THE APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 4 BILL, 1986

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1986-87 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Madam, the Railway Minister has again come before the House with his Appropriations Bill. Taking advantage of the occasion, I would like to put some points about the performance of the railways before the hon. Minister for clarification.

While the hon. Minister has come out with his Appropriation Bill, he has also come up with another proposal—that to implement the Pay Commission's award, he will have to raise some moneys to the tune of Rs. 320 crores by raising the freight structure of the Indian Railways. Only nine months back, when the Railway Budget was placed before Parliament, the Railway Minister justified the necessity for a hike in passenger fares and that too, he said, was for better performance of the railways and for giving more amenities to the passengers. Of course there is not enough scope for a thorough review of the performance of the railways during the last nine months, but still some points may be discussed. Definitely the Minister will take pride in his own performance. But I do not know whether the hon. Minister has any knowledge or connection with what the passengers say about the railways. Perhaps he may not be having any contact with the ordinary public who travels by the railway. They have a number of substantial complaints against the performance of the railways. True, some new trains have been introduced during this time and for some of the trains the running time has been reduced, but not to the extent to which it was there five or six years back. But, if you look at the railway system as a whole, you will find that improvement of the total railway system has remained at a big zero. There is no improvement if you look at overall performance of the railways as such.

Madam, during this period both the passenger traffic and the freight traffic have gone up. It is admitted, and that has also given additional revenue to the railway administration. But what about proper utilization of the money that the railways are earning for the proper administration of the railway system? Now, on the one hand the Railway Minister has come up with a proposal for a hike in the freight structure and he is going to collect Rs. 320 crores and, on the other, the Railway Ministry has decided to set up a Railway Finance Corporation to raise for the present moment, another amount to the tune of Rs. 250 crores. That too, they say, because of inadequacy of budgetary support for the Indian Railways. Ultimately the people are made to suffer.

During the Third Five-Year Plan 16 per cent of the National Plan was allocated for the railways. Then it started reducing. In the Sixth Plan it came down to 5.23 per cent and in the Seventh Plan it expected to be, if I am correct, 6.55 per cent or something like that. It means the allocation for the railways, which is the biggest public utility service in our country, is a very small fraction of the total outlay available in our Plans. Who is responsible for this? Are the public to suffer for this and will the Government every year come up with proposals for raising passenger fares or the freight structure? Only nine months back they came up with a proposal and raised the passenger fares. Now they are raising the freight structure. This is putting additional burden on the people as a whole. What will be the effect on the economy in general if these Rs. 320 crores are collected through this hike in the freight structure? It will have a disastrous effect on the total economy. Now the Government may argue, 'What should we do? Should we go in for deficit financing? That will lead to serious inflation. If we go in for a rise in the administered prices—as they are doing frequently—or by raising

the freight structure, they say, it may lessen the burden on the people or minimise the burden on the people. Whatever it is, the fact is that the effect of this hike in the freight structure will be serious on the total economy and prices of all essential commodities are bound to go up—in fact, they have already started going up. So, Madam, I feel that the railway administration is, several time every year, putting additional burdens on the people.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I seek the honourable Member's generosity. If the freight rates are going to go up, they are applicable from 1st December. At least be generous enough not to blame us for the price rise if any at the present moment.

SHRI SUKOMAL SEN: Actually, it will accentuate the rate of rise Madam, about the demands of the people, new eveyrwhere in almost all the States the demand is for extension of the railway lines. They say that for extension of the railway lines and for executing the on-going projects they require sum Rs. 1,500 crores but only Rs. 350 crores have been sanctioned. As a result, what is happening is a bottle neck taking place. Everywhere about construction of new lines, the Government has to withdraw their projects. Even I have found that where they had sanctioned some money for some survey work, this year even the survey party has been withdrawn. The Government had announced that from this area to that area a new line would be put, the survey had started, but ultimately the survvey was withdrawn. I can give you one example. In West Bengal itself one survey was being conducted for a railway line between Balurghat and Itarsi and ultimately the survey party was withdrawn. Rs. One lakh were sanctioned for the survey, and the survey partly itself was withdrawn. They say, "There is no money. There is no point in conudcting the survey work." This is only one example. In this way there are several schemes which the Government previously announced that would execute. All these schemes have been shalved, and nothing is being done for constructing new lines.

The hon. Minister must agree on the point of new lines our performance is really poor. Since the independence, during these 40 years, the construction of new lines has become a miserable thing. Only a few hundred kilometres have been increased and not much more. So, this is one of the points on which the people are very much aggrieved because there are many areas in India where people find difficult to travel because of the non-existence of railways. This is one point.

Even about the carrying of goods, about the goods trains, he has raised the freight structure. The Railway Minister, I know, will take much pride in the fact that they are now carrying more tonnes of goods than in the previous year. But I do not undestand one thing. I would like a clarification from the hon. Minister on why these conflicting statements are coming from the Railway Ministry and the Energy Minister. The Minister in charge of coal always accuses that coal is accumulating at the pitheads, that because of lack of railway wagons coal cannot be sent out from the pithead, that it is accumulating there, that it cannot be distributed elsewhere in the country. On the one side, the Railway Ministry claims that they are carrying a record amount of freight goods, on the rails, on the other side—I want figures from the Railway Minister—the Energy Minister is himself accusing, he is on record in accusing, that coal is accumulating at the pitheads. So, there are the conflicting statements from the two different Ministries. That point has to be cleared by the Minister in charge of Railways, why these conflicting statements are coming.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: That can be only at the Cabinet level. Two Ministers are involved.

SHRI SUKOMAL SEN: Anyway, let him clarify.

Now, coming back to the passenger traffic, one point I would like to mention here is that even in regard to the passenger amenities, true some trains have been introduced. I very much admit it. But in

[Shri Sukomal Sen]

regard to the passenger traffic, I do not know whether the Minister has any experience of travelling in the second class or in ordinary trains besides the Rajdhani or two or three superfast trains. There are deplorable conditions in the passenger trains that are running in our country. Without water, without light, without the minimum amenities, the passengers have to travel in a very pitiable condition. And reserved compartments are full of people who are without reservation, and people are compelled to travel in that way. Because of the shortage of accommodation, people have to travel like beasts and without reservation people come to reserved compartments and that too under compulsion. The reservation has also been reduced to a farce. Now-a-days to make a reservation in an ordinanry first class or ordinary second class has no meaning because people would not be able to travel in their reserved seats, and they will be made to stand while others will sit there. That is the position in our railways. During the discussions on the Railway Budget I had pointed out about the casserole system of catering introduced recently on some railways. I think the hon. Minister will give attention to it. This Casserole system of food has been introduced on the superfast and some selected trains. That food is very oily, fried and costly. While travelling people want light food, this food is not like that. And if some passengers don't want this type of food, they have to go starving. I think this whole system of catering has to be gone into by the Minister afresh in order to see that some light eatables are given at cheaper rates instead of oily and fried food at high cost.

I would now like to come to a very serious point. It is about the railway accidents. During the last nine months several big accidents have taken place in the country costing many lives of the travelling public. So far as I know safety rules are being ignored drastically. I can show you that in the last few months there have been a number of accidents. In the 162 Down train accident it was ultimately found that the train was running without a guard. So, in this country trains are running without guards with the result that there are fatal accidents and many people die because of the negligence of the Railway administration. There was a circular issued by the Railway Board sometime back for running the railway tracks without brake-van and guards should not be cancelled. Even that circular has not been cancelled even after the fatal ancident of the 162 Down.

I hope the hon. Minister will go into the points that I have made and would ensure that the safety measures are strictly adhered to. Otherwise fatal accidents will go on increasing and many lives will be lost because of the accidents.

I would like to point out another thing. While the Railway Minister was winding up his speech in the Lok Sabha, he was so much praising the Railway Staff for their performance. I was astonished to see that while there were a number of accidents in the Railways, the Railway Minister was praising the railway men for deligent duties. Now I find that the Railway Administration has come out with posters displayed in various railway stations. These posters condemn the railway staff particularly the drivers, the locomen and the pointsmen. I can show you one poster issued by the Eastern Railway where it is shown that in one railway accident the driver in drunken state was driving the engine. If these posters are displayed at railway stations and at public places, a deep enmity between the passengers and the railway staff will develop and the passengers will start hating the railway employees. This is bound to lead to some confrontation between the passengers and railway staff. So, such posters should be withdrawn.

While the Railway Minister has come out with this Bill and also with a proposal for raising the freight structure for implementation of the Fourth Pay Commission Award, I would simply like to ask him one question. Even at the time of the Budget it was a known fact that the Pay Commission's Award was to be implemented. During the budget it was not taken into account, but after the budget and when the Pay Commission report was to be implemented, the Minister in-charge came out with a pro-

posal for raising the freight structure. So, I feel in this way, the railway system is going to fleece the people. Therefore, I cannot but oppose this Bill.

I would request the Railway Minister that if the railway system is to be properly run and efficiently run the Minister has to put confidence in the minds of the employees and the victimisation of the railway union worker particularly the locomotive staff has to be discontinued. A good relationship between the unions and the management and the railway administration has to be bulit up; otherwise the railway performance cannot be good and cannot serve the people.

श्री घनश्याम सिंह (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं रेल मन्त्री जी द्वारा अनुदान की अनुपूरक मांगें जो प्रस्तुत की गई हैं, उनके समर्थन में अपनी बात कहने के लिये खड़ा हुआ हूं। आपने मुझे जो समय दिया उसके लिये मैं आपको बहुत बहुत धन्यवाद देता हूं। रेलवे की 13 मदों पर 5 अरब 90 करोड़ 42 लाख रुपये व्यय करने का प्रावधान रेल मंत्री जी ने दिखाया है। इसमें से बहुत से प्रावधान इस प्रकार के हैं कि चतुर्थ वेतन आयोग में जो सिफारिशें हुई हैं, जिसके कारण यह अकस्मात व्यय रेलवे के ऊपर बढ़ गया है जिसके लिये धन की आवश्यकता थी। इसलिये मैं समझता हूं उन्होंने जो प्रस्ताव पेश किये हैं यह उचित हैं और समय के अनुकूल हैं और इस बढ़े हुये खर्च को पूरा करने के लिये जो माल भाड़े की दरों में वृद्धि का प्रस्ताव दिया है यह भी समय के अनुकूल है। जब तक रेलवे अपनी आय नहीं बढ़ायेंगे तथा खर्च के लिये प्रस्ताव पेश करेंगे तो यह कार्य कैसे पूर्ण होगा। यह प्रस्ताव इसलिये समय के अनुकूल है तथा उचित है। साथ ही साथ मैं उनको इस बात के लिये बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने माल भाड़े में तो वृद्धि की है यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। यह भी उन्होंने कम से कम गरीब जनता के साथ न्याय किया है। रेलवे हमारा विश्व का दूसरा सब से बड़ा प्रतिष्ठान है। भारतीय अर्थ-व्यवस्था में इसका बहुत बड़ा योगदान है। जब भी रेल का भाड़ा बढ़ता है तो थोड़ी सी मंहगाई जरूर बढ़ती है लेकिन इस खर्च को पूरा करने के लिए यह सब काम रेलवे की तरक्की के लिए हैं, यह सब बातें जैसे जैसे यात्रियों की मांग बढ़ती जायेगी आवश्यकताएं बढ़ती जाएंगी उसी तरीके से यह सब काम करते रहने पड़ेंगे लेकिन थोड़ा सा अगर हम रेलवे की तरफ ध्यान डालें तो दिखायी पड़ता है कि प्रथम पंचवर्षीय योजना से अबतक योजना आयोग का रेलवे के साथ ज्यादा अच्छा व्यवहार नहीं रहा है। प्रथम पंचवर्षीय योजना में रेलवे को 217 करोड़ रुपया दिया गया था। दूसरी पंचवर्षीय योजना में 723 करोड़, तृतीय पंचवर्षीय योजना में 1326 करोड़ फिर चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में आ कर 934 करोड़ रह गया। इसी तरीके से पांचवीं और छठी पंचवर्षीय योजना आने के बाद रेलवे की जो धन देने का अनुपात रहा है वह घटता चला गया है। मैं समझता हूं कि शायद हमारी रेलवे के केस की वकालत करने वाले जो रहे होंगे वह योजना आयोग को उस तरीके से नहीं समझा पाये होंगे जिसके कारण रेलवे को इतना धन नहीं मिल पाया है। मैं ज्यादा आंकड़ें न देते हुये प्रधानमंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि क्योंकि रेलवे ही एक ऐसा साधन है जिसके द्वारा हम अपना माल ढोते हैं मैं समझता हूं शायद सबसे ज्यादा सस्ती दर पर भारत में रेल के द्वारा ही माल ढोया जाता है यदि हम इसका विकास नहीं करेंगे इसको सही ढंग से पैसा नहीं दिलवायेंगे तो हम कैसे उस जनता के प्रति न्याय कर पायेंगे आज जो बहुत सी आकांक्षाएं रेलवे से लिये बैठी है। मैं प्रधान मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे हमारे रेल मंत्री जी को योजना आयोग के सदस्य के रूप में बैठायें जिससे कम से कम वे वहां बैठ करके अपने मंत्रालय की मांगों को योजना आयोग को समझा सकें और उनको न्याय मिल सके। अभी हमारे वरिष्ठ साथी सुकोमल सेन जी कुछ बातें रेलवे के कार्य-कलापों के बारे में कह रहे थे। उन्होंने इस तरीके से रेलवे के कार्यकलापों को कंडम किया जैसे रेलवे में कुछ हो ही नहीं रहा है, जैसे तरक्की के नाम पर कोई काम ही नहीं है।

[श्री धनश्याम सिंह]

यदि हम पिछले डेढ़ साल के रेलवे के कार्य को देखें, तो दिखाई पड़ता है कि धन के अभाव में होते हुये भी, शासन से या वित्तीय कमीशन से इतना धन न होते हुये भी ट्रेक्स के रेपेयर का काम किया गया है। यदि ट्रेक के रेपेयर का काम न किया गया होता, तो आज रेलवे की गतियों में इतनी वृद्धि नहीं की गई होती। रेलवे की गतियों में वृद्धि हमारे रेलवे राज्य मंत्री जी ने की है।

गत वर्ष तीन हजार किलोमीटर ट्रैक बनाने के लिये धन दिया गया था, लेकिन 3,578 किलोमीटर ट्रैक रेन्यूअल का कार्य हमारे रेल मंत्रालय ने किया है। रेल के रख-रखाव में भी सुधार किया गया है।

खान-पान व्यवस्था पर भी हमारे मित्र बात कर रहे थे। मैंने भी खान-पान व्यवस्था को देखा है, खाना भी खाकर देखा है। मैं समझता हूं कि पहले जो खाने की व्यवस्था थी और जो क्वालिटी थी, जो हाईजीनिक कंडीशंस थीं, उनके मुकाबले में जो केसरोल में खाना दिया जा रहा है, निश्चित रूप में अच्छा है, उत्तम है। लेकिन फिर भी इस उत्तम खाने से और भी उत्तम करने की गुंजाइश मैं समझता हूं। रेलवे राज्य मंत्री जी इसके ऊपर ध्यान देंगे और इसको और सुधारने की कोशिश करेंगे, क्योंकि मैं समझता हूं कि शायद पब्लिक ने इस केसरोल के खाने को बहुत ज्यादा पसन्द किया है।

अभी हमारे दोस्त कह रहे थे कि रेलवे राज्य मंत्री जी ने पेसेंजर्ज को चलते हुये नहीं देखा। मैंने समाचारों में भी पढ़ा है, एक बार मैंने खुद भी दिखा था कि वह दूर-दराज के इलाकों में जा रहे हैं, पेसेंजर्ज की कठिनाईयों को खुद जाकर देख रहे हैं और उनको दूर करने का भी प्रयत्न कर रहे हैं।

मेरा विश्वास है कि यह जो कार्यक्रम उन्होंने चलाया है, वह चलता रहेगा और यात्रियों की असुविधा को दूर करने का कार्य करते रहेंगे। अभी हमारे मित्र भी कह रहे थे कि माल ढोने में हमने ज्यादा कार्य किया है, ज्यादा माल ढोया है, पहले के मुकाबले में यात्री भी हमने रेलवे में ज्यादा ढोये हैं। तो, आखिर हम और कौन सी बात पर रेलवे की प्रशंसा करें कि जो हमारे साधन है, वह सीमित हैं, जो हमारी रेलें हैं, वह सीमित हैं, फिर भी हम उन्हीं रेलों से एफिशेंटली ज्यादा कार्य कर रहे हैं।

मैं तो समझता हूं कि यह कार्य काफी सराहनीय है। रेलवे में काफी काम पिछले दिनों हुआ है।

पिछले दिनों हमेशा भ्रष्टाचार की रेलवे में शिकायतें हुआ करती थीं और विशेष रूप से आरक्षण में रेलवे की भ्रष्टाचार की शिकायतें होती थीं। जब भी कोई चर्चा होती थी, सिवाय उसके हीं बात शुरू होती थी और वहीं पर अन्त भी होती थी। आपने कम्प्यूटरीकरण आरक्षण दिल्ली में प्रारंभ कर दिया है, जिसे पूरे तरीके से सब ट्रेनों पर, शायद मैं समझता हूं मार्च, 1987 तक आप जोड़ने जा रहे हैं। मैं समझता हूं कि आरक्षण भ्रष्टाचार की शिकायतों में बहुत बड़ी कमी आयेगी। आप बम्बई और कलकत्ता में भी इसको दिसम्बर, 1987 तक कर देंगे और मद्रास में भी, मैं समझता हूं कि 1988 तक कर देंगे। यह निरन्तर गति आपकी चलती रहनी चाहिये।

लेकिन मेरा आपसे यह भी अनुरोध है कि बड़े महानगरों में तो आप कर रहे हैं, जो दूसरे छोटे और दूसरी श्रेणी के स्टेशंस आते हैं, उनमें भी कुछ ऐसी कार्यवाही करें, जिससे उन लोगों को भी लगे कि विकास की जो गति चल रही है, जो महानगरों में दिखाई पड़ रही है, उन स्टेशंस पर भी हो।

आपने दिल्ली में एक नई रेल लाईन बनाने की घोषणा की है, जिसे ट्रांस-यमुना से आप राजौरी गार्डन तक चलायेंगे।

मैं समझता हूं कि दिल्ली वासियों को इस नई रेल के बन जाने से काफी लाभ होगा। यह भी आपका सराहनीय काम है। अभी कल ही हम राज्य सभा में चर्चा कर रहे थे कि आप 66 रेलवे स्टेशन आदर्श स्टेशन बनाने जा रहे हैं और जिनका चयन करते वक्त आपने सामाजिक, धार्मिक संस्थाओं को ध्यान में रखते हुये निर्णय लिया है, क्या रेलवे की प्रशंसा के लिये यह कार्यवाही कम है ? क्या हम इसकी सराहना न करें कि जब आदर्श रेलवे स्टेशन बन जायेंगे, तो बाद में आगे चल कर उसी तरीके के और स्टेशंस का भी निर्माण किया जायेगा। वही सुविधायें दी जायेंगी।

आपने पिछले दिनों कपूरथला में जो कारखाना खोला है, उसे समयबद्ध तरीके से दो वर्ष में उसका निर्माण कार्य प्रारंभ करने का चेलेंजिंग जाब आपने लिया है। हमेशा ऐसे कारखाने लगाने में साढ़े तीन-चार वर्ष लगते हैं, लेकिन आप उसे दो वर्ष में करने जा रहे हैं। क्या यह आपके विभाग के लिये बधाई का काम नहीं होगा कि आपका काम दो साल में पूरा हो जाय और हमारी कोच फैक्टरी सामने आ जायेगी।

अभी हमारे दोस्त बात कर रहे थे कि जब रेलों ने इतनी आमदनी कर ली है, माल ढोने से और यात्रियों को ढोने से, तो धन की क्या आवश्यकता है ? धन की कितनी आवश्यकता है, आपने यह भी बताया है कि ट्रैक रेन्यूअल के लिये हमें 10,000 करोड़ की जरूरत है, जिसमें 350 करोड़ की व्यवस्था है। अगर रेलवे वित्त निगम की स्थापना की जा रही है, जिसके द्वारा धन संग्रह करके रेलवे के विकास के लिये खर्च किया जायगा, यह भी काम– मैं तो समझता हूं कि बहुत ही सराहनीय है। इस तरीके से, मैं समझता हूं कि दिल्ली में और बम्बई में भी सबर्बन रेलवे के सिलसिले में एक प्रस्ताव बहुत दिनों पहले विचाराधीन था। वहां के विकास के लिए धन एकत्र किया जाए। शायद इस तरीके से यह प्रारंभ करके आप और जगहों पर भी जायेंगे और रेल की तरक्की करेंगे, ऐसा मुझे विश्वास है। पिछले दिनों आपने रेलवे को 120 करोड़ का लाभ भी अर्जित कराया है। अभी रेल दुर्घटनाओं की बात आई। पिछले साल के मुकाबले में रेल दुर्घटनाएं कम हुई हैं, इसकी हम प्रशंसा करते हैं। मैं समझता हूं कि यह मैंने छोटे से रूप में रेलवे की वह बातें बताई जिनके द्वारा आपने जनता में विश्वास अर्जित किया है, उसके लिए हम आपकी, आपके विभाग के अधिकारियों और कुशल कर्मचारियों की जितनी भी प्रशंसा करें उतनी थोड़ी है। यह उनके अथक परिश्रम का रिज़ल्ट है। मैं थोड़ी सी अपने साथी की बात में बात मिलाते हुए एक-दो बातें जरूर कहना चाहता हूं। पेसेंजर ट्रेन्ज की बात आई है। मान्यवर, यह सत्य है। एक दिन मैंने आपको उत्तर देते हुए भी सुना था जो छोटे डिसटेंस की ट्रेनज यात्रियों को लेकर जाती हैं उनकी जिम्मेदारी रोड ट्रांसपोर्ट पर डाली जा रही है। रोड ट्रांसपोर्ट का भी विकास हो रहा है इसमें कोई दो रायें नहीं हैं। लेकिन जो ग्रामीण जनता है जिसको कि छोटी दूरी तक ही जाना होता है उनको महानगरों तक जाने की आवश्यकता नहीं पड़ती, वे रेल विभाग से कुछ अपेक्षाएं रखती है और वह समझती है कि जो रेलों ने विकास की गति आपने देश को दी है जो विकास अपने दूरी वाले पेसेंजर्ज को दिखाया है वह उस ग्रामीण जनता को भी देखने को मिले तो मैं समझूंगा कि शायद विकास की पूरी रोशनी ग्रामीण जनता तक पहुंची है। जब तक रेलवे के विकास की रोशनी ग्रामीण जनता को दिखाई नहीं पड़ेगी तबतक मैं समझता हूं कि आपका यह कार्य पूरा नहीं हो पाएगा। आज भी पेसेंजर ट्रेन्ज की शायद दुर्गति ही कहूं तो ज्यादा अच्छा है। आपने अच्छी-अच्छी ट्रेनज में बहुत सी सुविधाएं दी हैं। हम लोग बड़ी ट्रेनज में जाते हैं वहां बहुत सुविधाएं दिखाई पड़ती हैं। सही मायने में तो स्थिति यह हो गई है कि हम लोगों को पेसेंजर ट्रेन्ज में बैठने से डर लगता है कि उनमें कैसे बैठा जाए। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप अच्छी ट्रेनज चलाएं और उनमें अच्छी सुविधाएं दें। लेकिन मान्यवर, जो छोटी दूरी की पेसेंजर ट्रेन्ज हैं जिनमें कि ग्रामीण यात्री जाते हैं उनमें भी आप विकास

[श्री बरियार सिंह]

करायें और उनकी स्थिति को भी सुधारें तभी मैं समझता हूं कि आपका यह विकास का कार्य जनता के लाभ के लिए हो पाएगा। रेलवे में भ्रष्टाचार की बात सभी कहते हैं रेजर्वेशन में भ्रष्टाचार आपका कम हुआ है इसमें निःसंदेह दो रायें नहीं हैं लेकिन जब माल ढुलाई की बात आती है, माल बुकिंग कराने की बात आती है तो भ्रष्टाचार आज भी उसमें काफी हद तक है। मैं चाहूंगा कि आपकी निगाह जिस तरीके से और भ्रष्टाचार दूर करने की ओर गई है उसी तरह माल बुकिंग कराने की प्रक्रिया की तरफ तथा उसमें जो भ्रष्टाचार होता है उसको दूर करने की तरफ भी जाए तो अच्छा है। आपने प्रथम श्रेणी के डिब्बों में यात्रियों को सुविधा दे रखी है। मैं जानता हूं कि द्वितीय श्रेणी में यात्रियों की सुविधा देना बहुत ही कठिन कार्य है और इसके लिए धन की भी बहुत आवश्यकता होगी और कर्मचारियों को मेहनत की भी बहुत आवश्यकता होगी। लेकिन मान्यवर, ट्रेन में सब से बड़ी परेशानी सामान को साथ लेकर चलने में होती है। आप ज्यादा दूरी वाली ट्रेन के ज्यादा विकास की बात कर रहे हैं उनमें जो द्वितीय श्रेणी के यात्री चलते हैं वे अपना बिस्तर भी लेकर चलते हैं और सामान भी लेकर चलते हैं। यदि आप द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को भी बिस्तर की सुविधा दें तो लोगों को यह दिखाई पड़ेगा कि उन्हें चलने फिरने में आसानी हो रही है और दूसरा यह हो जाएगा कि वे कम से कम सामान लेकर दूसरी जगह पर जायेंगे। उससे उनको यात्रा करने में भी सुविधा रहेगी। मैं समझता हूं कि इस पर भी आप विचार कर लें। आपने एक निर्णय लिया है जिसमें रेलवे में जितने भी ठेकेदार काम कर रहे हैं और जो बड़े-बड़े ठेकेदार हैं आप उनको छोटी श्रेणी में लाना चाहते हैं और लोगों को उसकी जगह पर मौका देना चाहते हैं जिससे उनको भी रोजी-रोटी मिल सके, यह प्रयास काफी सराहनीय है इसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए थोड़ी है। लेकिन मान्यवर, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इसको इस तरीके आप करें ताकि यह इंप्लीमेंट भी हो जाए। मैंने देखा है कि बहुत सी ऐसी कंपनियां हैं जिनके कितने ही स्टेशन्ज पर ठेके हैं। आप किसी तरीके से ऐसी व्यवस्था समयबद्ध तरीके से करें कि उन लोगों को समाप्त करके जो नए अनएंप्लायड ग्रेजुएट्स हैं उन लोगों को मौका दें और वे जाकर वहां बुक स्टाल चलाएं और जो भी काम रेलवे में ठेकेदारी के कराए जाते हैं उनको करने में भी उनको ही मौका मिले तभी मैं समझता हूं कि यह ठीक और अच्छा होगा।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कनक मुखर्जी): बस आप खतम करिए। आपके 15 मिनिट हो चुके 10 मिनिट की जगह।

श्री घन श्याम सिंह: जैसा आपने कहा, मैं समाप्त करने वाला हूं। मैं दो तीन मिनिट में अपनी बात समाप्त करने वाला हूं। इतनी बातें तो मैंने साधारण कही हैं। एक बार अखबारों में भी निकलता है, मैंने भी पढ़ा है कि "पहियों पर राज महल" प्रिस्टिजियस ट्रेन है, उसके बारे में कुछ खराब सूचनाएं निकली है। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप उसकी जांच करवा लें और यदि कोई ऐसी बात हो तो उसका आप दिखवा लें। "पहियों पर राजमहल" खासकर एक प्रिस्टिजियस गाड़ी है, उसके बारे में बहुत सारी बातें लिखीं हैं—क्या-क्या खराबी हैं, कृपया उसकी जांच लें क्योंकि यह विदेशी यात्रियों को लेकर गाड़ी चलती है देश में और इससे अगर हमारी तस्वीर खराब होगी, तो यह अच्छा नहीं है। इसको आप जरूर देखें।

महोदया, अब मैं जहां से आता हूं, वहां की दो-एक बातें कहकर समाप्त करना चाहूंगा। आज आजादी मिले हुए सन् 1947 से सन् 1986 में हम आ गए, हमारी एक रेलवे लाइन है अलीगढ़ से चन्दौसी-बरेली तक, महोदया, उसमें कोई भी विकास पिछले 40 सालों में नहीं हुआ है जो ट्रेन पहले चलती थीं, आज चल रही है और जिस गति से पहले चलती थीं, आज चल रही हैं। उस क्षेत्र के लोग कैसे जानेंगे कि आपने विकास किया है? मैं ज्यादा नहीं कहना चाहता, लेकिन इतना कहना चाहता हूं कि मान्यवर,

आप आज से 40 साल पहले का टाइम-टेबुल उठाकर देख लें और आज का उठाकर देख लें, तो मैं समझता हूं आप खुद समझ जाएंगे कि आपके विभाग ने उस लाइन पर क्या निगाह डाली है और आपके विभाग ने उस रेलवे-लाइन पर क्या काम किया है?

मेडम, दिल्ली में हजारों की तादाद में बहुत से लोग यहां पर नौकरी करने के लिए आते हैं। आपकी ई.एम.यू. जो ट्रेन है, दिल्ली में कामयाब नहीं हुई। मैं अनुरोध करूंगा कि इसको इधर मेरठ तक, दूसरी तरफ आप कलकत्ता वाली लाइन पर अलीगढ़ तक और बम्बई वाली लाइन पर मथुरा तक इसको बढ़वा दें, जिससे लोगों को अधिक सुविधा मिले।

मेडम, अलीगढ़ में एक रेलवे पुल की मांग मैं मंत्री महोदय से बहुत दिनों से करता चला आ रहा हूं कि रामघाट रोड़ पर ओवर हेड ब्रिज को बनवा दीजिए। कृपया इस पर विचार कर लें। एक बात और कहना चाहता हूं, हमारे अलीगढ़ में मुस्लिम पापूलेशन बहुत रहती है। आपका जो रेलवे टाइम-टेबुल है, वह हिन्दी और अंग्रेजी में ही निकलता है, जबकि उर्दू में नहीं मिलता। इसके लिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप उर्दू में भी टाइम-टेबुल छपवा कर ऐसे स्थानों पर भेजें, जहां कि उर्दू पढ़ने वाले लोग हैं। इससे मैं समझता हूं उन लोगों को भी इससे फायदा होगा।

मेडम, अब मैं ज्यादा न कहते हुए एक ऐसी बात, छोटी सी बात कहना चाहता हूं, जिसको करने में मंत्री महोदय को ज्यादा कठिनाई नहीं होगी। मैं दो-तीन बार आपसे मिल भी चुका हूं। वैसे तो कहते हैं, मैं पूरी बात नहीं कहूंगा—अर्ध भोजन वृद्ध गाये, दाता दे...आगे नहीं कहना चाहता। मैंने आपसे त्यागराज एक्सप्रेस को अलीगढ़ में रोकने के लिए कहा था। आपने अलीगढ़ से इलाहाबाद जाते वक्त तो उसका ठहराव दे दिया, लेकिन लौटते वक्त नहीं दिया। मैं पिछले छह-सात महीने से इसकी मांग कर रहा हूं...(व्यवधान)... पांच-पौने पांच बजे वहां आती है, डाई-तीन बजे नहीं आती। अगर आप उसका ठहराव वहां पर दे देंगे तो मैं समझता हूं कि अलीगढ़ की यह मांग पूरी हो जायगी।

इन शब्दों के साथ मैं अपने रेल राज्यमंत्री जी को, जिन्होंने बड़े अथक परिश्रम से ऐसा काम किया है, जो मैं समझता हूं पिछले दशक में उठाकर अगर हम देखें तो इतना विकास रेलवे में और इतनी मुस्तैदी रेलवे में शायद ही कभी आई हो और जितना भी कहा जाय इसके बारे में...(व्यवधान)...

श्री माधवराव सिंधिया : स्टापेज देने की भूमिका बन रही है?

श्री घन श्याम सिंह : वह तो पहले ही बात हो गई। तो इन शब्दों के साथ मैं जो रेल विनियोग विधेयक पेश किया गया है, उसका समर्थन करता हूं और आपके सभी अधिकारी, कर्मचारियों को, जिन्हों ने अथक मेहनत करके रेलवे की तरक्की की है, उनको धन्यवाद देता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MUKHERJEE): Shri Alad; Aruna. Absent. Now, Shri Bapu Kaldate. Absent. Yes, Mr. Gopala Rao Rao.

SHRI GOPALA RAO RAO (Andhra Pradesh): Madam Vice-Chairman, the honourable Railway Minister has presented to Parliament Supplementary Demands for Rs. 590 crores.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MUKHERJEE): Louder, please.

SHRI GOPALA RAO RAO : Madam, the Railways recently revised the freight rates to bring in an additional revenue of Rs. 320 crores. This is an additional burden on the common man. Madam, in the regular Budget which the Railway Minister presented in March 1986, there were new imposts to the tune of Rs. 76 crores. At that time also, the Railway

[Shri Gopala Rao Rao]

Minister took the plea that it would have the minimum effect on the price situation. But for the last few months, we have seen how minimum the effect was. Prices rose by as much as 8.3 per cent since the Railway and General Budgets were presented early this year. Even now, the Railway Minister says that the additional levy of Rs. 320 crores will have only marginal effect on prices of essential commodities. But our experience shows that whenever transport charges are increased, even by a few paise, the traders and businessmen add their own share and the burden on the consumer becomes heavier. Therefore, I strongly protest against this new burden on the rail users and the people of this country.

On the one hand, the Railway Minister claims that the freight traffic has increased beyond expectations and had exceeded the target during the first six months of the financial year. On the other hand, he comes forward with the new levies on the plea that the expenditure has increased meanwhile. The first question which I would like to ask the Railway Minister is: Why you did not anticipate this additional expenditure including the effect of the Fourth Pay Commission's recommendations, while presenting the railway budget early this year? At the same time, you painted a rosy picture of railway finances and took credit for paying the dividend in full to the General Revenues and presenting a surplus budget. During the Janata period, the then Railway Minister made provision for deferred dividend liability whenever unforeseen expenditure falls on the railways. It is prudent to avail of that facility rather than paying the full dividend to the general revenues and coming forward with supplementary demands with new levies. This will lead to a chain reaction. Additional transport charges lead to further increase in prices and that will again force the Government to pay additional dearness allowance to the salaried class. Again, the Railways will have to raise their fares and freight charges. Where is the end?

While presenting the Budget, the Railways should provide for a cushion and not raise the fares and freight rates at their sweet will. The only solution appears to be to reduce the working expenses, economise on fuel, etc. We know how much wastage is there in the Railways, how much coal is pilfered and how much economy can be made.

The revenue earning freight traffic on the Railways has increased from 73.2 million tonnes in 1950-51. Passenger traffic increased three-fold. But since Independence, we added only 8000 kilometres of railway track, 1930 locomotives, 1,59,000 wagons and 17,225 coaches. It shows that the Railways are flogging their system and assets to the maximum and there is no proportionate growth. This will lead to bottlenecks and the system itself might collapse at a future date. I am giving this warning because as per the estimate of various committees, the revenue earning freight traffic on Railways is expected to cross the 500 million tonnes mark by the end of this century and passenger traffic 400 millions. But, the expansion of the system and its modernisation are not keeping pace with the growth in traffic.

As a result, out-dated assets are being utilised, replacements are delayed, track renewals are neglected and scant attention is given to passenger amenities. There are no minimum amenities for passengers at a number of stations on the Indian Railway. Whereas a majority of stations lack the required amenities, the Railway Ministry is experimenting with the scheme of model stations, adding more amenities to those already improved stations. The idea appears to make big stations as show pieces and neglect way-side stations. This is a very wrong policy.

There are demands for road over-bridges and under-bridges at a number of places, including some major towns and cities. Traffic is held up for hours together in towns at railway level crossing gates. But the Railways completely ignore the demands for road over and under-bridges on the ground that the State Governments and the Municipalities have to pay half the cost. It is primarily

the responsibility of the Railways to remove obstructions to the road traffic because of their passing through heavily populated areas. Why should the local bodies and the State Governments be asked to bear the burden?

Coming to Andhra Pradesh, I have to mention a few demands which are long pending with the Railway Ministry. The survey for restoration of Kakinada-Kotipalli rail line is under completion, and I would request the Railway Minister to take up this work immediately as the infrastructure is already available and only the rails have to be laid and stations reopened. Kakinada should be brought on the main line and important trains should pass through Kakinada which is not only the headquarters of the district but also an important port town. Madam, we are happy at the allocations given to Nadikudi—Bibinagar line and convergion of Guntur-Macherla section to broad gauge in the current year's Budget. I hope increased allocations will be given in the next year's Budget so that these two works are completed by 1988, as promised by the Railway Minister.

Madam, one of the long-standing demands of the people of Andhra Pradesh is for a fast train from Delhi to Visakhapatnam. Instead of giving a fast train, they are now bifurcating the Dakshin Express at Kazipet, taking half the portoin to Visakhapatnam once in a week. It does not satisfy the requirements of the people of coastal Andhra Pradesh. We have been requesting the Railway Minister to extend the A. P. Express upto Visakhapatnam during the three days on which there is no A.P. Express now between Secunderabad and Delhi. There is also need for faster service from Calcutta to Hyderabad. There has been a long-standing demand for a coach factory at Kazipet but the factory is being located in Punjab. Last time when we met Shri Bansilal and later his successor, we were assured that some other railway workshop would be started at Kazipet. The Railways should give serious attention to this. Each Zonal Railway has a central workshop. Only the South Central Railway does not have one. The Lalaguda workshop is in a very bad shape. It should be modernised.

There is need for circular railway in Hyderabad city to cover the new industrial areas in and around the city. The Andhra Pradesh Government has taken the initiative to form a consortium with representatives of he railways, the State Government, the Municipal Corporation and the major public and private sector industrial undertakings. The survey is already in progress. The State Government has agreed to bear 25 per cent of the expenditure on the circular railway. The Railways should bear 50 per cent of the expenditure, leaving the balance 25 per cent to be borne by the other agencies.

I also demand the electrification of the Kazipet-Sanatnagar section in the Seventh Plan itself. Though the Minister was kind enough to include Guntur-Tenali Krishna Canal electrification in this year's annual plan of the South Central Railway, I am told work has not been started on this project and no money has been allocated. I request the Minister to look into this.

Lastly I repeat the offrepeated demand of the people of Andhra Pradesh that the Waltair Division of the South Eastern Railway be transferred to the South Central Railway for better management and co-ordination. Thank you.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY (Andhra Pradesh): Madam Vice-Chairman, I have to add just one sentence. There is no direct train from Andhra Pradesh to Ahmedabad. So, I request the hon. Railway Minister to pay attention to have a direct train from Vijayawada to Ahmedabad because other cities like Madras are having direct trains. So, there is a need to have a direct train from Vijayawada to Ahmedabad.

SHRI VISHVJIT \ PRITHVIJIT SINGH (Maharashtra): Madam Vice-Chairman, I rise to support the Railways (Appropriation) Bill.

When I was asked to speak, Madam Vice-Chairman was in the Chair. Now a gentleman has just come in. So, I can

[The Vice Chairman (Shri Pawan Kumar Bansal) in the Chair].

now change my statement ...(*Interruptions*) Mr. Vice-Chairman, Sir, I had risen to support the Railways (Appropriation) Bill. But this support, I need hasten to add, has got a lot of qualifications to it. And the major qualification which I have, the reservation which I have is regarding the city of Bombay, the Bombay suburban railway transportation system. And I find, Sir, that the suburban passeners of Bombay number 4.5 million. All the nine Zonal railways put together carry a total complement of 9.5 million passengers. Therefore, Bombay passengers constitute nearly 45 per cent of the total carried by all the Railways.

The first problem we face in Bombay is one of fares. I will deal with all the problems one by one. First I deal with fares, then costing, then projects that we are having.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): In ten minutes.

SHRI VISHVJIT PRITHVIJIT SINGH: Since Bombay is an integral part of India and it contributes so much—it is contributing a major amount to the Railway revenues by way of fares and is contributing to the profits of the Indian Railway. I may be allowed certain extra time with the indulgence of the House.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: He is himself a large contribution of Bombay.

SHRI VISHVJIT PRITHVIJIT SINGH: I do not know what part of my contribution is there but, let me carry on.

So, Sir, the first problem is one of fares. The present suburban train fares were fixed, as per the recommendations of the Rail Tariff Enquiry Committee, headed by Shri H. K. Paranjpe and it submitted its report in 1980. It calculated the cost per passenger per kilometre which came to 2.14 paise for suburban railway and it came to 4.3 paise for second class inter-city travel. But the Committee chose to recommend that 4.3 paise ought to be accepted, and rounded it off to 5 paise for all sectors, including suburban sectors. These were calculated on the basis of 1973-74. The minimum fare for the Bombay suburban railway used to be 30 paise. In October 1981, it was raised to 50 paise. In April 1982, it was raised to 70 paise and then in April 1983, it was rounded off to one rupee. The purpose of this increase and the purpose of rounding off was, and the argument given by the Railways, for the suburban transportation minimum fare was, that this was being done so that there was no conflict between the booking clerks and the passengers over the change. I believe change was not available; I believe change is still not available, and because of this problem of change, this fare was rounded off. It is a very unfair manner. Even the season tickets are calculated on the basis of this minimum fare of one rupee. Now, this one rupee minimum fare was fixed because of change problem. But the season ticket which is brought at a different counter and which can actually be properly calculated, is charged on the basis of the minimum fare of one rupee, and thus the whole calculation goes haywire, as there is no question of change problem. I would like the hon. Minister to kindly consider this point and please help us in this matter.

Now, let us take revenue from advertisements. It actually ranges depending upon the advertisers, from 0.7 to 1 paisa per passenger per kilometre. This is the revenue from advertisement, in Bombay. This again has been totally ignored while calculating the fares. I would urge upon the hon. Minister, through your office Mr. Vice-Chairman, to please take this into consideration.

Now I would come to another point If you calculate the cost of transporting a person by weight—and I do not mean a person like me, I refer to a person like the hon. Minister—if a person like the hon. Minister were to be transported by Railways, and cost of goods traffic is to be applied, the cost would come to one paisa per kilometre, and he would have six hours for loading and six hours for unloading, and if there was any damage, It would be paid for by the Railways

But in the Bombay suburban transport, passengers who travel on the so-called concessional season tickets, have to pay five paise per kilometre; they are given three minutes for boarding, three minutes for getting off. If they are injured, they get no compensation. In Bombay, Mr Vice-Chairman, there are six major injuries, on an average, per day; six major injuries, where a person is incapacitated for life or death takes place or some such thing takes place.

Now, let us the hon. Minister should argue that the suburban trains are far more expensive to maintain, are far more expensive in terms of capital cost, let me point out that the suburban trains in Bombay run 400 kms. per day, as compared to a goods train which runs only 10 kms. per day, as the hon. Minister knows. The National Transport Committee, in its annual report, at page 230, has given a table, table 12.4. This is in regard to Mass Transport. Trips taken in different cities of the country on the railways. It is calculated that in Delhi, only four per cent of the people travel, in Madras-26 per cent, in Calcutta-25 per cent and in Bombay-40 per cent. This 40 per cent of the people who travel in Bombay use only two per cent of the total Indian railway resources in terms of track, in terms of capital cost, stations, etc. etc. in terms of manpower. Using less than two per cent of the total investment of the Indian railways, they give 10 per cent of the total income on passenger operations. Using only two per cent, the Bombay people give 10 per cent of the total income and 75 per cent of the income from the suburban service.

Sir, the present cost allocation system is totally faulty. It has been criticised by the Railway Tariff Enquiry Committee. It has pointed out that this method is wrong. It puts a heavy load on the suburban cost. It does not take proper costs into consideration. The real cost is totaly different from the projected one by the Railway Ministry. Most common costs are calculated on the basis of the ratio of gross ton per km., engine hours and the number of suburban train services, all put together. This is the formula which is adopted by the Railways. Unfortunately, this formula is applied to the zone as a whole. It is not split up. It is applied to the zone as a whole. This is a wrong parameter. For example, the Western Railway is running suburban services up to Virar, which is a distance of 60 kms. But for purposes of calculation of GT gross ton per km., as I pointed out, the distance up to Mathura is taken, which is 1,000 kms. That is how, the weightage takes place and they show that money has not been made, although enough money has been made. The profit on the Bombay suburban section will be over Rs. 50 crores this year, as compared to the all-India projected profit of Rs. 74 crores. The hon. Minister says that they are going to exceed this (*Interruption*) He has told me, in private conversation. The profit from Bombay alone, on the suburban section, is going to be look at the contribution, Mr. Vice-Chairman, contribution of nearly 70-80 per cent of the total amount of profit made by the Indian railways. This is from Bombay city alone. What do they get in return for what they give? The number of passengers has increased five times. From 150 million in 1950-51, to 772 million in 1982-83. I do not know what is the figure now. I am afraid, it is not available. As far as the train service is concerned. It has increased only one and a half times From 517 daily runs in 1950-51 to 821 in 1982-83. (*Time bell rings*) I will just take five more minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Very briefly you mention your points.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: He is making very good points. You should give him five more minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I will give you exactly five minutes. At the end of it, I will ring the bell and you will have to sit down.

SHRI VISHVJIT PRITHVIJIT SINGH: The Central Railway is facing problems with overaged rakes for suburban traffic. As on 15-3-1984 out of 73 rakes 18 are overdue for replacement. They have already outlasted their life o 25 years. they are due for replacement

[Shri Vishvjit Prithvijit Singh]

The hon. Minister has to assure that something will be done about this. I will come to that a little later. The railway authority says that there is lack of funds. I would like to point out that in previous budgets each time funds had been allocated but they are lying unspent, they are not being spent.

In 1978-79 Rs. 132 lakhs, in 1979-80 Rs. 68.6 lakhs, in 1980-81 Rs. 788 lakhs and in 1981-82 Rs. 274 lakhs—all remained unspent. All these funds were allocated for refurbishing the rakes. Over 20 per cent of rakes are due for replacement. The hon. Minister in reply to the Starred Question of Shri Sharad Dighe, an hon. Member of the Lok Sabha from Bombay, on 27th February said in the other House that 13 new rakes, in other words 117 coaches, would be provided in the current year. Let me point out to the hon. Minister that the railway authorities in Bombay have categorically told us at the meeting of the Railway Users Consultative Committee that only 15 new coaches will be provided and 90 more will be reconditioned. I would urge upon the Minister to clarify whether I am correct about this.

Now I am coming to the second problem and then I will finish. The second problem concerns the projects. Out of a total of Rs. 540 crores to be spent by railways on projects, the allocation for Bombay is only 22 crores.

Firstly, the additional pair of lines between Andheri and Bandra which was to cost Rs. 45 crores, till 1984 only Rs. 1.4 crores had been allocated and this year only Rs. 10 lakhs have been allocated.

For the extension of railway line from Mankhurd to Belapur, the total project cost is Rs. 120 crores, till 1984 Rs. 1.2 crores were allocated and the allocation this year is only Rs. 2 crores.

For the news passenger terminal at Vikhroli, the total cost is Rs. 2.4 crores but the allocation is only Rs. 10 lakhs.

For replacement of worn out lever frames by penal inter-locking at Titwala, the total cost is Rs 67 lakhs and allocation is Rs. 4 lakhs.

For route relay inter-locking replacement of indoor equipment at Kalyan, the total cost is Rs. 1.7 crores and the allocation so far is Rs. 20 lakhs.

For additional sub-station of augmentation of power supply for traction distribution system at Mulund, the total cost is Rs. 15 crores but the allocation is only Rs. 1 lakh.

For replacement of an 800 line telephone exchange by an electronic exchange at Churchgate the total cost is Rs. 1.09 crores and allocation is only Rs. 1 lakh.

For doubling of Chembur-Mankhurd section line, the total cost is Rs. 1.14 crores and the allocation is Rs. 1 lakh.

Remodelling of suburban yard to provide double discharge platforms at V.T., so that the passengers could get on and off easily; Total cost is Rs. 9.68 crores. Rs. 1.17 crores have so far been spent and now Rs. 2.12 crores have been allocated. This is bttter than others.

For link between Bombay and New Bombay only Rs. 10 lakhs have been provided. This is enough only for giving salaries to the staff etc. and it is not going to create even one additional fixed asset.

Except for a flyover at Bandra which has allowed the railways to exceed its capacity of running of trains from 18 pairs to 24, no other development has been made.

The National Transport Committee had recommended setting up of local authority to manage all suburban services including mass transit railways, suburban railways, etc. I, for one, do not go so far, I do not make a demand to take anything out the purview of the Railway Ministry, but let me assure the Hon. Minister.. (*Interruptions*). If you agree to it; it will be very good. but if you do not do something about Bombay, if you do not actually try and see that some satisfactory improvement

takes place in Bombay city in the sphere of transport, let me tell you that a time is going to come when the demand of the Bombay city is going to come up. We are going to actually say that we want the Bombay suburban railways system to be taken out of the purview of the Indian Railways, we will run it ourselves.

And lastly I would like to point out one thing more. This is my last point. I have said this in this House before and I would like to say it again.

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Ask for dismantling the Railway Board.

SHRI VISHVJIT PRITHVIJIT SINGH: Why should we dismantle the Railway Board, just for your benefit? Let me tell you further...Oh, yes, I stand by it. The last point I would like to make is about the sign-boards at the stations in Bombay. This is a very sensitive point which I would like to raise. I am sorry for having to raise it in this House. The Constitution of India--i.e. the latest Constitution which is a bilingual edition, in English and Hindi—I want to refer to page 152...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Just refer to the Article in the Constitution.

SHRI VISHVJIT PRITHVIJIT SINGH:...and page 195. I am talking about the First Schedule and then about the Ninth Schedule. In all these instances, wherever Bombay is referred to—and there are lots of references to Bombay—in the Hindi version it is called *'Mumbai'*. Every where it is called *'Mumbai'*.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: In Marathi also.

SHRI VISHVJIT PRITHVIJIT SINGH: In Marathi also, but that is a different matter. I am talking about Hindi. It is referred to as *'Mumbai'* in Hindi. I would like to make a request to the hon. Minister. I have seen at the railway platforms that in Hindi you have written *'Bombay'*. Now *'Bombay'* does not anything. There is either Bombay or 'Mumbai'. I would be very grateful if the hon. Minister could kindly issue instructions that the sign-boards in Hindi at all the stations in Bombay would read properly as per the Constitution of India, which according to me, is supreme; it must read *'Mumbai'*

With these words, Mr. Vice-Chairman, Sir, I once again express my reservations but I fully support this Bill. Thank you.

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM (Tamil Nadu): Sir, I would like to say a few words on the Railway Appropriation Bill. I am aware of the difficulty that the Railway Ministry has to face in raising resources. Upto the year 1960, the allocation of funds by Planning Commission to the Railway Ministry was nearly 15 per cent. Unfortunately, after 1960, it has been reduced to 7 per cent. Therefore, there is financial constraint on the railways; there is no doubt about it. Though there is financial constraint on the railways, it is unfair on the part of the Railway Minister to raise the freight charges by 15 per cent at a time with a view to getting additional revenue to the extent of Rs. 3020 crores for the current financial year. It is stated that due to the acceptance of the recommendations of the Fourth Pay Commission, railway has been forced to raise its revenues to meet the additional expenses of Rs. 520 crores. But by one stroke, instead of raising the revenues to the extent of Rs. 520 crores, he has raised the revenues to the extent of Rs. 1000 crores. If we follow this policy of increasing freight rates without considering the burden that it will put on the public, the net result is that there will be inflation. The Railway Board must come forward to increase its efficiency, mobilise its resources and increase its established capacity, without causing burden to the public.

In this context, I would like to mention some of the matters exclusively relating to our State. The progress of the work on the Madras rapid transit system is quite inadequate. The project was approved by the Planning Commission in 1980. The total estimate of the project at present is Rs. 170.39 crores, but the amount so far allotted is only Rs. 14.80 crores. The unpleasant information is that the overall physical progress of the project is only 9.7 per cent. Another painful factor is that even the meagre amount so far

(Shri Aladi Aruna *alias* V. Arunachalam)

allotted to the extent of about Rs. 14 crores has not been spent properly. So far the Railway Department has spent Rs. 8.3 crores only. Regarding these projects, another most important issue for the consideration of the House is the financial assistance asked for by the Railway Ministry from the State. It is a peculiar phenomenon which the Centre is triyng to create. Sir, the House is aware of the fact that railways is a Central subject and the State is expected to cooperate with all the projects or programmes or whatever it may be of the Centre. But, at the same time, to approach the State for financial assistance for the completion of a project is a highly unpleasant and unconstitutional thing.

Sir, the implementation of the Karur-Dindigul project is very disappointing. The cost of the project is Rs. 98 crores. So far the Railway Ministry has spent Rs. 25.43 crores only. The allotment for the year is only 0.38 crores of rupees. Fortunately, our honourable Minister has given an additional allocation. The most important point is, the Railway Ministry has not come forward to allot more funds only because the Planning Commission has not given priority to this project. So, it is the responsibility of the Railway Ministry to obtained the priority from the Planning Commission because the criterion fixed by the Planning Commission is applicable to this project. But, unfortunately, the Railway Ministry has not taken prompt steps to get the priority from the Planning Commission. Therefore, I earnestly request the honourable Minister to give effective representation to the Planning Commission and obtain the priority.

Sir, in this connection I would like to mention one of the important labour problems obtaining in the Karur-Dindigul project. In the beginning of the work, a few casual project labourers were absorbed in Karur and they are working between Karur and Dindigul. They are the employees of the Madurai Division but only because at the time of recruitment they were recruited at the Karur office, now they are treated as workers of the Palghat Division. This affects their seniority and other benefits. When this matter was referred to the General Manager of the Southern Railway, he said that unfortunately on the ground that they were absorbed by the Karur office, it would not be possible for the railway department to accept them as employees of the Madurai Division. The argument of the General Manager of the Southern Railway is an unreasonable and unacceptable one. Therefore, I earnestly request the honourable Minister to accept the demand of the casual workers for their absorption in the Madurai Division.

Sir, the south is always in the grip of summer. The classification of seasons there is that summer is there always. It is jocularly remarked that it is hot, hotter and hottest. At least in the north winter is there for three to four months. But the sun is unkind towards the south throughout the year. Therefore, A.C. facilities are more essential for the south rather than the north. Airconditioned coach facility in the south is very little. I have to mention that on important lines between Villupuram and Trichy, Thanjavur and Kumbakonam, no train is provided with A.C. coaches. So, it is all the more important there.

AN HONOURABLE MEMBER: Air-conditioned sleeper coaches.

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM: It is very important to have AC sleeper coaches on those lines.

Another most important thing is, we have introduced the Vaigai Express, a prestigious express and Pallavan Express, a very fast express, but the traffic is very poor because they are running in daytime. There is no AC sleeper coach or AC chair car facility there. I have to remind you that I have repeatedly been emphasizing in this House, on so many occasions, that so far there is no AC chair car facility on the metre gauge anywhere in India. No step has so far been taken by the Government to introduce it on the metre gauge. So, I request the Minister to introduce AC chair car facility on our metre gauge system, particularly in the Vaigai and Pallavan expresses.

SHRI V. GOPALSAMY: Mr. Minister, kindly take note of this point.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I am doing it.

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM: Sir, this is an important policy matter. Because nothing is being done by the Railway Ministry we are repeating the matter for the attention of this House. In 1985 in the Madras Division some Trainees Fitters in the Mechanical Department were absorbed without due publicity, without genuine formalities. It was pointed out to the notice of the General Manager of that time, Mr. Arjun Prasad, by the hon. Members of Parliament. Then, Sir, there was a compromise. Then the compromise was that 25 per cent of the trainees must be recruited thereafter by due publicity. Then publicity was given. The recruitment was done by the concerned officer. Now the present Divisional Manager ordered for another selection ignoring the earlier panel which was selected by the earlier General Manager, Mr. Arjun Prasad. Therefore, I would request the Minister to stop the new selection and give effect to the list earlier prepared with the intereference of the hon. Members of Parliament.

Another important burning problem is non-absorbing of 164 candidates in the Golden Rock Workshop. There was a panel of 1,400 candidates in the year 1983 for the post of Khalasis. Then due to the generous attitude of the Government exemption was given up to the year 1984. Nearly 1,200 candidates have been so far absorbed. Now the exemption has been withdrawn. Nearly 164 candidates have not been selected. Sir, we have shown great sympathy towards these candidates. I further request the hon. Minister to extend the concession to these 164 candidates for their welfare.

Then, Sir, before I conclude my speech, the most important thing is about the model railway stations. Sir, it is a new programme now formulated by our young Railway Minister. We welcome it, we appreciate it because in stations where the traffic is very heavy, new features must be introduced. There is no difference of opinion. But in adopting the policy the Ministry is expected to be balanced, judicious and impartial. Yesterday when he was giving answer to a supplementary, the information given was much unpleasant and shocking to us. In Uttar Pradesh the Ministry has selected nearly 66 model stations.

SHRI J. P. GOYAL (Uttar Pradesh): Out of 66 in the entire country, 11 were in Uttar Pradesh.

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM: Is it so?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Out of 66 in the entire country, Uttar Pradesh has eight or nine.

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM: All right, Sir, I correct myself. Thank you very much. I welcome this. If there is an error on my part, I accept it. What is there? I am not here to accuse everybody. Don't think like that. My point is, I welcome this programme. the stations.
It should be implemented without discrimination, giving facilities to all

With these words, I conclude my speech.

श्री कल्पनाथ राय (उत्तर प्रदेश) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय रेल मंत्री जी ने जो विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक प्रस्तुत किया है मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। भारत की संचित निधि में से अनुसूची के स्तम्भ 3 में विनिर्दिष्ट राशियों से अनधिक वे र शियां, जिनका कुल योग पांच अरब नब्बे करोड़, बयालीस लाख रुपये होता है, उन विभिन्न प्रभारों को चुकाने के लिए, जो अनुसूची के स्तंभ 2 में विनिर्दिष्ट रेल संबंधी सेवाओं की बाबत वित्तीय वर्ष 1986-87 के दौरान दिए जाने होंगे, दी और उपयोजित की जा सकेंगी। आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सर्वप्रथम माधव राव सिंधिया जी को मुबारकबाद देना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान के इतिहास में आजादी के बाद जितने रेल मंत्री हुए उनमें सब से कम उम्र में हमारे राजीव गांधी जी ने इन्हें इतनी बड़ी जिम्मेदारी दी है। जिस रेल मंत्री पद पर श्री एस०के० पाटिल, श्री हनुमनतैय्या, श्री टी०ए० पाई, श्री कमला पति त्रिपाठ, श्री एल०एन० मिश्र जैसे देश की बहुत बड़ी जायंट पर्सनेलटीज 1947

[श्री कल्पनाथ राय]

से आज तक रहे हैं। उस पद पर श्री माधव राव सिंधिया जी को हमारे देश के प्रधान मंत्री ने मौका दिया है, यह बहुत ही भारी जिम्मेदारी उनके कंधों पर दी है और हमें विश्वास है कि सिंधिया जी उसे महान उत्तरदायित्व को पूर्ण करने में राजीव गांधी जी के मन के अनुकूल साबित होंगे और हिन्दुस्तान के रेल मंत्रालय को गतिशीलता प्रदान करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान में रेलवे सब से बड़ा पब्लिक सैक्टर अण्डरटेकिंग है। हिंदुस्तान के सब से ज्यादा जिसमें 17–18 लाख इसके कर्मचारी हैं। वह सब से बड़ा मंत्रालय है, लेकिन न जाने विरोधी दल के नेताओं के भाषण सुनने को मिलते हैं, जितने पार्टी के जितने नेता हैं, वह सभी पिछड़े इलाकों में रेलवे लाईन चाहते हैं, मीटर-गेज को ब्राड-गेज करना चाहते हैं, हिंदुस्तान की रेलवे का आधुनिकीकरण चाहते हैं, बहुत सी रेलवे चाहते हैं। लेकिन जब रेसोर्सेज के मोबीलाईजेशन का प्रश्न उठता है, तो उस सवाल पर वह बिलकुल चुप रहते हैं। आखिर कैसे विकास का काम होगा ?

हिंदुस्तान की रेलवे लाईफलाईन है पूरे हिंदुस्तान की अर्थ-व्यवस्था को गतिशीलता प्रदान करने के लिए। यह हिंदुस्तान के इकोनामिक एक्टिविटी को तेज करने के लिए रेलवे को माडर्नाईजेशन करना, रेनोवेट करना, यह अति आवश्यक है। जितना ही जंक रहेगा रेलवे, उतना ही हिन्दुस्तान की अर्थ-व्यवस्था भी जंक रहेगी, इसमें दो राय नहीं हैं।

उपसभाध्यक्ष जी, प्लानिंग कमीशन पांचवी पंच वर्षीय योजना, चोथी पंचवर्षीय योजना तक तो 15–16 प्रतिशत रेलवे को फण्ड एलोकेट करता था माडर्नाईजेशन के लिए, या इसके विकास के लिए, लेकिन छठी पंच वर्षीय योजना में प्लानिंग कमीशन ने 5 प्रतिशत रुपया दिया, सातवीं पंच वर्षीय योजना में केवल 6 प्रतिशत ही दिया। मैं प्लानिंग कमीशन और प्लानिंग मिनिस्ट्री से कहना चाहता हूं कि वह हिन्दुस्तान के रेलवे मंत्रालय द्वारा जो भी अतिआवश्यक सिफारिशें होती हैं, चाहे 16 प्रतिशत या 26 प्रतिशत भी रुपया देना पड़ता है, तो रेल मंत्रालय को प्लानिंग कमीशन को मनी एलोकेट करना चाहिए क्योंकि रेलवे इज प्राइरटी सैक्टर।

रेलवे के माध्यम से हिन्दुस्तान का मल्टी-प्रांड डेवेलपमेंट हो सकता है और हम इकानामी को बहुत गतिशील बना सकते हैं, लेकिन प्लानिंग कमीशन का न जाने क्या नजरिया है, क्या दृष्टिकोण है। मैं प्लानिंग कमीशन की निंदा करना चाहता हूं और प्लानिंग मिनिस्ट्री जो रेलवे मंत्रालय के साथ बिलकुल सौतेला व्यवहार कर रही है, और इसके लिए जो उचित व्यवस्था होनी चाहिए, वह नहीं कर रहा है।...(व्यवधान)...

श्री अश्विनी कुमार (बिहार): प्लानिंग मिनिस्ट्री प्रधान मंत्री के पास है।

श्री कल्पनाथ राय: आप मेरी बात सुनिए...(व्यवधान)...

श्री अश्विनी कुमार: मैं आपको सुना रहा हूं। इसी बात को याद करा रहा हूं कि जब आप प्लानिंग मिनिस्ट्री का बात कह रहे हैं, तो उसको बात बोलिए, ज्यादा अच्छा होगा...(व्यवधान)...

श्री कल्पनाथ राय: ऐसी बात नहीं है। आप जानते हैं कि बहुत से विभाग उनके पास हैं, लेकिन उसके मिनिस्टर दूसरे हैं। प्लानिंग कमीशन भी उसकी जिम्मेदारियों को देखता है। यह बात कहने से कोई...(व्यवधान)...प्लानिंग कमीशन ही जिम्मेदार है। छठी पंचवर्षीय योजना में 5 प्रतिशत रुपया एलोकेट किया, तो वह नहीं थे। सातवीं पंचवर्षीय योजना जब बनी, यह जब प्लानिंग कमीशन के डिप्टी चेयरमैन बने, तो उस जमाने में एलोकेशन जो किया गया, क्यों किया गया ?

इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि अंग्रेजों के जमाने में जो

रेलवे सिस्टम ईस्ट इंडिया कंपनी ने बनाया, उसका मुख्य लक्ष्य हिन्दुस्तान का शोषण था, हिंदुस्तान से कच्चा माल रेलवे के माध्यम से उठा कर मानचेस्टर और लंकाशायर को भेजना था। इस गर्ज से अंग्रेजों ने, ईस्ट इंडिया कंपनी ने रेलवे को बनाया हिंदुस्तान का शोषण और दोहन करने के लिए। उनका नजरिया बिलकुल शोषण का था। पूरे यूरोप में औद्योगीकरण, मानचेस्टर और लंकाशायर के औद्योगीकरण के लिए हिंदुस्तान के रा-मैटीरियल को वहां ले जाना और वहां के फिनिश्ड गुड्स को हिन्दुस्तान ,एशिया और अफ्रीका के देशों में भेजना।

1947 के बाद जब देश आजाद हुआ, तो आजाद हिंदुस्तान का नजरिया है हिंदुस्तान का विकास, हिंदुस्तान के पिछड़े इलाकों का विकास। जो हिंदुस्तान का औद्योगीकरण हो रहा है, इस औद्योगीकरण के लिए फर्टिलाइजर के कारखाने बन रहे हैं, थर्मल पावर स्टेशन बन रहे हैं, या जो हमारे बड़े-बड़े हैवी इंजीनियरिंग प्लांट लग रहे हैं या जो हिन्दुस्तान का औद्योगीकरण हो रहा है, उन औद्योगिक इकाइयों से रेलवे को जोड़ना ,उन बिजली पावर स्टेशन से रेलवे को जोड़ना और पूरे हिन्दुस्तान की एकोनोमिक एक्टिविटी और इण्डस्ट्रियल एक्टिविटी से रेलव को जोड़ना हमारा दृष्टिकोण है। यही इसी हमारा नजरिया है और इसी नजरिये को मद्देनजर रखते हुए प्लानिंग कमीशन को हिन्दुस्तान की आर्थिक स्थिति को मजबूत बनाने के लिए, देश की गतिशीलता के लिए हाइएस्ट मनी यानी सबसे ज्यादा पैसा रेलवे मंत्रालय को देना चाहिए। यही मैं आपसे कहना चाहता हूं।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मीटरगज, ब्रोडगेज रेलवे लाइन के बारे में हमारे प्रधान मंत्री राजीव गांधी जी ने प्रधानमंत्री का पद संभालते हुए कहा था कि अनगोइंग प्रोजेक्टस का हम पहले लेंगे और उसके बाद दूसरे प्रोजेक्टस को। मैंने प्रधानमंत्री जी को पत्र लिखा, आदरणीय सिंधिया जी को भी पत्र लिखा और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को को भी पत्र लिखा और उन लोगों ने पत्र के जवाब में कहा कि 700 करोड़ रुपया हमको इसके लिए चाहिए जो जो अनगोइंग मीटरगेज लाइन हैं, उनको ब्रोडगेज में परिवर्तन करने के लिए। लेकिन हमको केवल 150 करोड़ रुपया ही पूरे हिन्दुस्तान को ब्रोडगेज लाइन के लिए पैसा दिया है पंचवर्षीय योजना में। अब यह पांच साल के लिए दिया है 150 करोड़, जबकि मांग है 700 करोड़ रुपए की। तो प्लानिंग कमीशन का यह कैसा व्यवहार है ? रेलवे को प्रायरिटी सेक्टर माना है, जैसे पावर प्रायरिटी सेक्टर है, कोल प्रायरिटी सेक्टर है, फर्टिलाइजर प्राइरिटी सेक्टर है, इन सारे प्राइरिटी सेक्टर को गतिशील बनाने के लिए रेलवे ही लाइफ-लाइन का काम कर सकती है। प्लानिंग कमीशन का उसके प्रति क्या दृष्टिकोण है ? प्लानिंग कमीशन के सदस्यों का क्या दृष्टिकोण है ? हिन्दुस्तान में इण्डस्ट्रियल, एग्रीकल्चरल डवलपमेंट के लिए जितने विभिन्न प्रकार के प्रोजेक्ट बना रहे हैं, चाहे आप एटामिक पावर प्लांट बना रहे हों या फर्टिलाइजर प्लांट बना रहे हों या बाम्बे हाईवे या गुजरात के ट्राम्बे को डवलप कर रहे हों या हेवी इंजीनियरिंग रांची को डवलप कर रहे हों या आप कोल इंडस्ट्रीज को डवलप कर रहे हों, जितनी हिन्दुस्तान में एकोनामिक एक्टिविटीज हैं, उनका को-आर्डिनेशन नहीं करेंगे, उनको नहीं जोड़ेंगे, तब तक सफल नहीं हो सकते और यह काम रेलवे मंत्रालय का काम होगा। अगर रेलवे मंत्रालय को प्राइरिटी नहीं देंगे तो कैसे आप देश को 21वीं शताब्दी में, जो आप शक्तिशाली भारत को ले जाने की कल्पना करते हैं, उस सपने को पूरा कर सकेंगे ? यह सवाल है।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, दूसरा निवेदन मुझे यह करना है कि रेलवे मंत्रालय की तरफ से, हमेशा जब भी

[श्री कल्पनाथ राय]

कोई मांग उठाई जाती है कि यह छोटी लाइन बड़ी लाइन में बदल दें तो जवाब आता है—यह लाइन इकोनोमिकल फिजिबल नहीं है, इसलिए ब्रोडगेज नहीं बन सकती। मैं आपसे कहना चाहता हूं, जब तक कोई मीटरगेज लाइन ब्रोडगेज नहीं बनेगी, तब तक वह लाइन इकोनोमिकल वायबल नहीं बनेगी क्योंकि जब तक ब्रोडगेज नहीं होगी, न तो पब्लिक सेक्टर के कारखाने उस एरिएा में बनेंगे, न प्राइवेट सेक्टर में कोई उद्योगपति वहां कारखाना खोलेगा और जब तक कारखाने नहीं खुलेंगे प्राइवेट सेक्टर में या पब्लिक सेक्टर में, एकोनोमिकल एक्टिविटी तेज नहीं होगी तो वह लाइन एकोनोमिकल वायबल नहीं होगी। इसलिए ब्रोडगेज में न बदलने वाली बात बिल्कुल गलत है। यह नजरिया बिलकुल गलत है और यह दृष्टिकोण आपका बदलना चाहिए। जब तक छोटी लाइन बड़ी लाइन नहीं बन जाती, तब तक वह एरिया कभी भी एकोनोमिकल वाइबल नहीं हो सकता, लाइन की दृष्टि से।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, पूर्वी उत्तर प्रदेश, जहां का मैं रहने वाला हूं, वहां पूरे केन्द्र की सरकार और पूरे राज्य की सरकार जी तोड़ कोशिश कर रही है कि वहां पर कारखाने खुलें क्योंकि सबसे ज्यादा बेकारी वहां है, सबसे ज्यादा आबादी वहां है, सबसे ज्यादा पिछड़ापन वहां है, लेकिन एक भी प्राइवेट सेक्टर में पूंजीपति वहां कारखाना खोलने के लिए तैयार नहीं है। वह खोलेगा तो फरीदाबाद में खोलेगा, गाजियाबाद में खोलेगा, लेकिन पूर्वी उत्तर प्रदेश में नहीं खोलेगा। पूछा गया कि क्यों नहीं खोलेगा ? तो तर्क दिया जाता है—चूंकि वहां पर ब्रोडगेज लाइन नहीं है, वहां पर एयरपोर्ट नहीं है, वहां पर आटोमेटिक टेलीफोन एक्सचेंज नहीं है, थ्री स्टार होटल नहीं है, वहां पर इन्फ्रास्ट्रक्चर की फेसलिटीज नहीं हैं इसलिए वहां पर कोई कारखाना नहीं खोलेगा। तो देश के डेवलपमेंट के लिए और इन्फ्रास्ट्रक्चर फेसिलिटीज को मजबूत बनाने के लिए रेलवे लाइन का सबसे बड़ा महत्व है।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय अंतिम बात मुझे निवेदन करनी है, आदरणीय सिंधिया जी, इसी सदन के पंडित कमलापतित्रिपाठी जी, श्री केदार पांडे, श्री पी०सी० सेठी, जितने रेल मंत्री हुए, वह यहां बयान देंगे कि फलां समय तक यह लाइन बन जाएगी और उनका बयान-बयान ही रह जाता है, कोई काम पूरा नहीं होता। ऐसा नहीं होना चाहिए। रेल मंत्री जो बयान सदन में दे, उसकी सेन्सिटी है, उसके लिए रेल मंत्रालय कमिटेड है, उसको पूरा करना चाहिए।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में, जहां कि आबादी पांच करोड़ है और पंजाब की आबादी डेढ़ करोड़ है या हरियाणा की आबादी डेढ़ करोड़ है। नागालैंड बन रहा है। गोआ, त्रिपुरा, सिक्कम, हिमाचल प्रदेश 40 लाख, 52 लाख, 20 लाख, 10 लाख, 6 लाख, 8 लाख के करीब 12 प्रांत इस समय हिन्दुस्तान में हैं और सारे प्रांतों की एक ही मांग हैं कि उन का विकास होना चाहिए। मिजोरम अलग बन गया, नागालैंड अलग बन गया और हर कोई चिल्ला रहा है कि उस का विकास नहीं हो रहा है। इस लिये सिक्किम अलग राज्य बन गया और अलग-अलग प्रांत 40 लाख से ले कर 6 लाख तक के, 12 प्रांत इस समय हिन्दुस्तान में बन चुके हैं। आप सोचिये कि नागालैंड का एक मुख्य मंत्री होगा, 20 कैबिनेट मंत्री होंगे, एक चीफ सेक्रेटरी होगा और कुल 6 लाख की पापुलेशन होगी। वह सब मिल कर उसका विकास करेंगे। पूर्वी उत्तर प्रदेश जहां की आबादी साढ़े चार करोड़ हैं वहां बनारस मिश्नरी और गोरखपुर कमिश्नरी की आबादी मिला कर 4 करोड़ की हैं। एक-एक

जिले की आबादी 40 लाख की है। उस गोरखपुर कमिश्नरी और बनारस कमिश्नरी को जोड़ने के लिए भटनी बनारस की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का सरकार ने निश्चय किया था। यह लाइन 76 में एप्रूव हो गयी थी। 1976 से 1986 तक दस वर्ष हो गये। जब यह लाइन एप्रूव हुई थी तो 14 करोड़ का इस्टीमेंट था आज वह बढ़कर 54 करोड़ का हो गया है। इस 54 करोड़ में 12 करोड़ रुपया विभिन्न सालों में इस के लिये मिला है, कभी दो करोड़ मिला, कभी एक करोड़ मिला, कभी डेढ़ करोड़ मिला। बाकी 42 करोड़ रुपया जब जायेगा तो यह छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का यह प्रोजेक्ट पूरा होगा और अगर यह एक दो साल में इस प्रोजेक्ट को कम्पलीट नहीं किया जा सका तो इसका इस्टीमेंट बढ़ कर 54 करोड़ से 60 ,70 या 90 करोड़ तक भी जा सकता है। तो मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जो यह प्रोजेक्ट बनारस और गोरखपुर डिवीजन को कनेक्ट करने वाला था और जिसके लिये पांच पांच रेल मंत्रियों ने वचन दिये हैं कि 80 में यह लाइन पूरी हो जायेगी। दंडवते जी ने कहा कि 82 में यह पूरी हो जायेगी, फिर 84 में केदार पांडेय जी ने कहा कि 85 में यह लाइन बन जायेगी, वह आज तक पूरी नहीं हुई है। उत्तर प्रदेश की 12 करोड़ आबादी में इलाहाबाद हाईकोर्ट है और उस के लिये गोरखपुर के लोग त्रिवेणी एक्सप्रेस से मीटर गेज से शाम को इलाहाबाद के लिये चढ़ते थे और सवेरे इलाहाबाद पहुंच जाते थे, लेकिन अब आधी लाइन तो बड़ी लाइन है गोरखपुर से देवरिया तक और फिर देवरिया में ट्रेन बदल कर भटनी से बनारस तक मीटर गेज की लाइन लें। तो इतनी दिक्कतें हैं, इतनी परेशानियां हैं वहां की आम जनता को जिस के कारण वहां एक घुटन का एटमास्फियर बन गया है। तो मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि मैं आपको वचन देता हूं कि जहां तक प्रधानमंत्री जी से कहने का सवाल है या किसी और से कहने का सवाल है, मैं एज ए एम पी वचन देता हूं कि जो सलाह रेलवे बोर्ड के मेम्बर देंगे उनको हम प्रधान मंत्री जी के सामने रखेंगे लेकिन आप कम से कम अपने मंत्रालय में जो वचन दिया जाये उस को तो पूरा कीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Please conclude.

श्री कल्पनाथ राय : मैं दो मिनट में समाप्त करता हूं।

उप सभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल) : आप एक मिनट में समाप्त कीजिए। मैं दो मिनट नहीं दे सकता।

I will call the next speaker, if you do not conclude now *(Interruptions)*

श्री कल्पनाथ राय : मैं समाप्त कर रहा हूं। मऊ नाथ भजन में एक ओवर ब्रिज श्री गनी खान चौधरी के समय में दो करोड़ का स्वीकृत हुआ था। मैं मांग करता हूं कि आप उसको एक साल के अंदर पूरा कीजिए। आखिर में रिसोर्स मोबिलाइजेशन का सवाल पूरे देश के सामने है। इसके लिये सारे देश के विरोधी दलों को रेल मंत्री जी का साथ देना चाहिए। रिसोर्स मोबिलाइजेशन इनडायरेक्ट तरीके से होना चाहिए। प्लानिंग कमीशन फंड्स अलाट नहीं करता है तो रेलवे मंत्रालय को 500–600 करोड़ इनडायरेक्ट तरीके से मोबिलाइज करके विकास के काम को गति प्रदान करनी चाहिए। इन शब्दों के साथ हम ईश्वर से प्रार्थना करते हैं कि हमारा रेलवे मंत्रालय पिछले 40 वर्ष के सारे मंत्रालयों से अच्छा बन सके, आपके कर्मचारी आपको सहयोग दें ताकि रेल मंत्री भारत को राजीव गांधी के सपनों का शक्तिशाली भारत बना कर इक्कीसवीं शताब्दी में ले जाने में मदद कर सकें इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक क समर्थन करता हूं।

श्री अश्विनी कुमार : माननीय उप-सभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री ने 590 करोड़ का और बजट मांगा है। कल्पनाथ जी उनको बहुत देना चाहते हैं, परन्तु

(श्री कल्पनाथ राय) मुझे छोटी सी शंका है और वह यह कि आज रेल मंत्री वचन देते हैं, लेकिन उसको पूरा करने के समय वे रहेंगे ?

श्री कल्पनाथ राय : रहेंगे ।

श्री अश्विनी कुमार : मेरी बात तो सुनो । मेरी सद्भावना यही है कि वे इन कार्यों को पूरा करने के लिए रेल मंत्री के पद पर बने रहें, ऐसा न हो कि वे वचन दे दें और चले जायें ।

मेरा यही कहना है कि जनता के ऊपर इससे भार पड़ता है । मैं रेलवे मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि रेलवे की एफीशिएंसी बढ़ाने के लिए उन्होंने क्या कदम उठाए हैं । मुझे ऐसा लगता है कि उसमें बहुत गुंजाइश है और बहुत काम किया जा सकता है । जितना पैसा वे जनता से मांग रहे हैं उसे एफीशिएन्सी लाकर निकाला जा सकता है । इतनी इनएफीशिएंसी है, इतनी चोरी है, पिलफरेज हैं, वैगन के वैगन लूट लिए जाते हैं । सेक्शन तय हैं, रेल मंत्री को पता है कि किन सेक्शन्स में चोरी है । आर0पी0एफ0 और सी0 आर0पी0 का झगड़ा है, जो कि एक अलग बात है । जो पैसा निकलने के स्रोत हैं उनको रोकेंगे तो शायद बोझा कम पड़ेगा । जितना बोझा डालेंगे, उतना किराया बढ़ाना पड़ेगा, उतना डियरनेस अलाउंस देना पड़ेगा, पे कमीशन बिठाना पड़ेगा, एक विशस सर्किल चल जाता है। अगर इन सुझावों पर काम करेंगे तो रेल मंत्रालय ज्यादा अच्छा कार्य कर सकेगा ।

इन शब्दों के साथ मैं आपका ध्यान बिहार प्रदेश की ओर ले जाना चाहता हूं । जनसंख्या की दृष्टि से बिहार दूसरा सबसे बड़ा प्रदेश है, परन्तु रेलवे के मंत्रालय की दृष्टि से शायद सबसे अन्तिम प्रदेश है । उससे होकर चार रेलवे लाइनें जाती हैं, नार्थ ईस्टर्न, फ्रंटियर-नार्दन रेलवे, साउथ-ईस्टर्न और ईस्टर्न रेलवे, लेकिन किसी का जोनल हैडक्वार्टर वहां नहीं है । कलकत्ता में है, गोरखपुर में है, अन्य स्थानों में है । बिहार बहुत पुराना प्रदेश है, वहां भी होना चाहिए जिससे उसका विकास हो सके । हमेशा से यह मांग रही है, लेकिन आज तक, चाहे बिहार के ही केन्द्रीय रेल मंत्री रहे हों, जायज मांग पूरी नहीं हुई, जिसके कारण डेवलपमेंट में बहुत कमी हो रही है ।

बिहार के विकास की दृष्टि से उत्तर बिहार के अन्दर छोटी-छोटी मांगें हैं, जैसे दोहरीकरण किया जाये—समस्तीपुर दरभंगा की बात बहुत समय से चली आ रही है । आन्दोलन करना पड़ा, लेकिन अभी तक समस्तीपुर-दरभंगा का प्रश्न रेल मन्त्री की नजर में नहीं आया है ।

कल्पनाथ भाई ने कहा कि विकास नहीं होता तब तक रेल मंत्रालय का ध्यान नहीं जाता । मैं रेल मंत्री का ध्यान उधर खींचना चाहूंगा । बिहार के जिस प्रदेश में कारखाने हैं, खदाने हैं वह भी रेलवे की दृष्टि से उपेक्षित है और उस उपेक्षा की ओर मैं ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा । हजारीबाग में कोलियरीज के, गिरीडीह माइका के और रांची उद्योग धन्धों के केन्द्र हैं, लेकिन उनके बीच कोई लिंक नहीं है । सर्वे हुआ है, लेकिन पता नहीं गिरीडीह से लेकर रांची होते हुए हजारीबाग तक रेलवे लिंक का निर्माण पूर्ण हो पाएगा या नहीं । सैकड़ों खदानें हैं जिनका कोयला ट्रक से भेजना पड़ता है । रेल से जाता तो उसका बहुत बड़ा लाभ होता । बिहार की राजधानी पटना में रेलगाड़ी में चलें तो पटना आते-आते आप परेशान हो जाएंगे । मोकामा से लेकर बक्सर तक लाखों लोग प्रतिदिन पटना आते हैं । यह बहुत पुरानी मांग है कि इस के लिए एक लोकल ट्रेन आप दें ताकि लोग उसका उपयोग कर सकें । मोकामा से बक्सर तक का जो एरिया है वह औद्योगिक एरिया हो गया है और लाखों लोग पटना व्यापार, उद्योग और नौकरी के लिए आते हैं और शाम को लौट जाते हैं और जो आपकी लंबी ट्रेनें हैं

उनमें बहुत भीड़ हो जाती है, लोगों को परेशानी होती है । लेकिन उसकी तरफ आज तक आपका ध्यान नहीं गया है ।

श्रीमान, विकास की दृष्टि से कुछ ओवर ब्रिज बन रहे हैं । उनका जो प्लानिंग किया जाता है वह बहुत ही गलत है । आज के युग में जब यातायात के साधन बढ़ रहे हैं, बिहार में गंगा पुल बनने से पटना में यातायात की भरमार हो गई है तो आप आज भी दो लेन के पुल बना रहे हैं । राजेन्द्र नगर में तो चार लेन का है, बाकी सब दो लेन के पुल बना रहे हैं । मैंने माननीय मंत्री जी से बहुत बार आग्रह किया है कि चार लेन के पुल बनाएं ताकि वहां पर स्मूथ ट्रेफिक हो सके ।

श्रीमान्, रेलवे की प्लानिंग की दृष्टि से मैं इतना निवेदन करना चाहता हूं कि पटना में जो ओवर ब्रिज बन रहा है स्टेशन के ऊपर वह एक से चार नम्बर प्लेटफार्म तक है और 8 फीट चौड़ा बन रहा है । मैं आपको बताऊं कि जब ट्रेन आती है तो इतना धक्का लगता है कि आप उतर नहीं सकते, कम से कम 30 फुट चौड़ा बनाएं जिससे कि भीड़ आसानी से निकल सके तथा यात्रियों को सुविधा हो सके ।

श्रीमान्, पटना, धनबाद, टाटानगर, रांची सब औद्योगिक क्षेत्र हैं । इसलिए वहां पर रेलों की सुविधा की दृष्टि से बिजली और सफाई के बारे में मैंने बहुत बार कहा है । आपने पटना धनबाद में ए०सी० प्रथम श्रेणी का दिया और हटाया भी जिसका कोई काम नहीं है, आप ए०सी० 2 सलीपर दीजिए जिससे यात्रियों को सोने की सुविधा हो सके । रांची दक्षिणी बिहार की औद्योगिक इकाई है, वहां ट्रेन की सुविधा नहीं है । हजारों लोग रोज वहां से कलकत्ता नाइट बसों और डीलक्स बसों से जाते हैं, कम से कम 25 नाइट बसें वहां से चलती हैं । मैं निवेदन करूंगा कि इस कठिनाई को दूर करने के लिए आप रांची और कलकता के बीच में एक ट्रेन और चलाएं जो टाटानगर, बोकारो को टच करती जाए क्योंकि सारे इंडस्ट्रियल कैपिटल को जोड़ना आवश्यक है । ये जो औद्योगिक क्षेत्र हैं इनमें दक्षिण भारत के लोग बहुत आते हैं । आपने बोकारों से मद्रास तक 17 कोच की एक ट्रेन चलाई है जिसमें 9 डिब्बे टाटानगर से और 8 बोकारो से लगते हैं । रांची में आज बड़े-बड़े कारखाने हो गए हैं, एच०ई०सी० का कारखाना है, लेकिन रांची के लिए कोई कोच नहीं है । इसमें दक्षिण के जो लोग आते हैं उनको बहुत कष्ट होता है । रांची में दो कोच दे दें । इसलिए मैं यह निवेदन करुंगा कि रांची जो डेवलप्ड एरिया है और उसके आसपास का जो क्षेत्र है उसकी ओर भी ध्यान दें । इसी तरह से रांची से लोहरदगा मीटर गेज लाइन है, ब्राड गेज करें क्योंकि वहां बाक्साइट है और वहां से रेणुकूट जाने में भी लोगों को सुविधा होगी । लेकिन रांची का संबंध धनबाद से बहुत अधिक हो गया है जिसके लिए तीन-तीन ट्रेनों बदलनी पड़ती हैं लेकिन उसकी कोई व्यवस्था नहीं है । रांची से बम्बई तक जाने के लिए टाटा-नगर से ट्रेन लेनी पड़ती है, इसकी ओर आप ध्यान दें । रांची से दिल्ली और चंडीगढ़ तक आपने ट्रेन दी है, इसके लिए स्वागत है लेकिन मैं चाहूंगा कि रांची से आप वाराणसी को भी जोड़ सकें तो अच्छा होगा ।

श्री कल्पनाथ राय : अरे पैसा कहां से मिलेगा ?

श्री अश्विनी कुमार : पैसा बहुत मिलेगा रेलवे की ऐफिसियेंसी बढ़ाकर ....

(व्यवधान)

अन्त में मैं कहना चाहूंगा कि चंद्रपुरा बहुत बड़ा स्थान है जो बोकारो के पास औद्योगिक क्षेत्र के रूप में डेवलप कर रहा है । वहां पर थर्मल प्लांट है, वहां के लिए मेरी मांग है कि हाटिया, पटना नीलांचल ऐक्सप्रेस से जोड़े, इसी तरह से जम्मू हावड़ा को जो हिमगिरि ऐक्सप्रेस जोड़ती है, पटना होकर चलती है उस का नाम है हिमगिरी । इसको आप प्रतिदिन

श्री अश्विनी कुमार

कर दीजिए । इससे बहुत सारी जनता को लाभ होगा ।

मेरा इतना ही और निवेदन है कि आप पैसा ले रहे हैं, लगा रहे हैं तो अच्छे काम के लिए लगायें । रेलवे की ओर से पैसा लगा रहे हैं तो इसको अच्छी तरह से प्रयोग करें ।

एक और निवेदन करना चाहता हूं कि आपको पैसे की बचत हो सकती है एक जगह से । आज भी रेलवे के अन्दर स्टीम इंजन चल रहे हैं उसके लिए बहुत कोयला खर्च हो रहा है । मेरा निवेदन है कि इन स्टीम इंजनों को खत्म करके डीजल इंजन लगाइये । इससे आपको बड़ी बचत होगी । आज जो कोयला स्टीम इंजन के नाम से जा रहा है वह काफी हद तक कोयला रेलवे के डिपार्टमेंट के लोगों के घर में काम आता है । यदि आप स्टीम इंजन को समाप्त कर दें तो आपको शायद करोड़ों रुपये की बचत हो सकती है । एक-आध लाइन और आप निकाल सकते हैं । इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं ।

श्री नरेश सी० पुगलिया (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे विभाग के माध्यम से जो रेलवे विनियोग विधेयक आया है इस पर चर्चा करते हुए मैं माननीय रेलवे मंत्री जी का ध्यान महाराष्ट्र की कुछ बातों की तरफ ले जाना चाहता हूं ।

देश के आर्थिक, सामाजिक, शैक्षणिक और औद्योगिक विकास में इस रेलवे डिपार्टमेंट का बहुत बड़ा योगदान रहा है । जहां-जहां रेलें गई हैं वहां-वहां काफी पैमाने पर विकास हुआ है । लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि आज भी इस देश में ऐसे कई जिले हैं खासकर जहां हमारे पिछड़े हुए, आदिवासी लोग रहते हैं वहां पर आज तक भी रेलवे लाइन नहीं पहुंची है । रेलवे लाइन न पहुंचने से न वहां पर आर्थिक विकास हुआ है, न शैक्षणिक विकास हुआ है और न वहां आदिवासी भाई शहरों की संस्कृति को जानते हैं, न शैक्षणिक सुविधाएं उनको प्राप्त हैं । इन सब बातों को मद्देनजर रखते हुए इस महत्वपूर्ण विभाग को जबकि एक ऐसे महत्वपूर्ण व्यक्ति के हाथ में यह विभाग है जिससे इस देश की जनता को काफी अपेक्षाएं हैं, इस ओर विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए । आपने पिछले 6 महीने के अन्दर रेलवे में जो सुधार लाया है उसको मद्देनजर रखते हुए मैं यह कहना चाहूंगा कि इस देश की शोषित, पीड़ित और पिछड़ी जनता के लिए कोई क्रांतिकारी कदम नहीं उठाया है । आज तक वहां रेलवे लाइन नहीं पहुंच सकी है । मैं उदाहरण देना चाहूंगा कि हमारे महाराष्ट्र में जिस प्रकार से विदर्भ का चन्द्रपुर हिस्सा है उसी तरह से एक और गांव है गढचिरोली जहां 90 परसेंट आदिवासी लोग रहते हैं । लंगोटी लगातार बांधे रहते हैं । जहां फारेस्ट और मिनरल्स इतनी बड़ी तादाद में हैं कि वर्ल्ड में सैकिण्ड नम्बर का टीक वुड वहां होता है लेकिन वहां की जनता ने न शिक्षण सुविधाएं पाई हैं, न रेल गाड़ियां देखी हैं, न इंजन को देखा है । मेरी आपसे विनती है कि देश में जो ऐसे पिछड़े हुए जिले हैं वहां पर रेल लाइन पहुंचाने के लिए आपको कोई न कोई क्रांतिकारी कदम उठाना पड़ेगा । और यह तब तक नहीं होगा जब तक आपको प्लानिंग कमीशन या वित्त विभाग पैसा नहीं देता । लेकिन मेरा निवेदन यह है कि अगर हम दूसरे विभाग के माध्यम से पैसा लेना चाहेंगे तो गलत होगा । आपको अपने आप से ही कुछ करना होगा । आपने एक नई स्कीम निकाली है । रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन के माध्यम से 250 करोड़ रुपये के बांड निकाले जा रहे हैं । इससे इलेक्ट्रीफिकेशन और दूसरे काम आप हाथ में ले सकते हैं । मेरी विनती है कि हर राज्य में जो पिछड़े हुए जिले हैं उन राज्य सरकारों से आप कहें कि वे अपने यहां रेलवे लाइन का जाल फैलाने के लिए अपने माध्यम से इस प्रकार के बांड जारी करें । हमारे महाराष्ट्र में मराठवाड़ा, कोंकण और दूसरे जिले हैं वहां पर रेलवे लाइन बिछाने के लिए जितने बजट की जरूरत है, जितना खर्चा चाहिए उस खर्चे के लिए रेलवे बांड निकाल कर राज्य सरकार की मदद ली जाए, लोक प्रतिनिधियों की मदद ली जाए । इस तरह से एक बड़ा क्रांतिकारी कदम रेलवे विभाग के माध्यम से उठाना चाहिए । मैं आपसे कहना चाहूंगा कि वहां पर गडचिरोली जिले में लाइम स्टोन है, फोरेस्टस हैं और दूसरे कई प्रकार के मिनरल्स हैं और 400 करोड़ का स्पंज आइरन का प्रोजेक्ट आने जा रहा है । वहां पर उद्योगपति तथा पब्लिक सेक्टर वाले इसलिए नहीं जाना चाहते कि वहां पर ले रेलवे लाइन नहीं है । वहां पर 250 टन का कागज का

कारखाना मंजूर हो गया था और किसी उद्योगपति को उसका लायसेन्स भी मिल चुका था, लेकिन उनकी शर्त यह थी कि जब तक वहां पर रेलवे लाइन नहीं देंगे तब तक वहां कारखाना नहीं लगेगा। मेरी रेलवे मंत्री जी से विनती है कि विदर्भ का क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। बलारपुर से सुरजागढ़ का रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है और इसकी योजना आपके विचाराधीन है। आप यह बलारपुर से सूरजागढ़ का काम चलाइये ताकि वहां पर कागज का कारखाना लग सके और हमारे आदिवासी भाइयों का आर्थिक और शैक्षणिक विकास हो सके।

दूसरी बात मैं आपके ध्यान में यह लाना चाहूंगा कि हमारे यहां जबलपुर टू गोदिया और गोदिया टू चन्द्रपुर तक मीटरगेज लाइन चलती है। यह बहुत पुरानी लाइन है। हमारे मुख्य मंत्री जी ने और लोक प्रतिनिधियों ने इस संबंध में रेल मंत्रालय से सम्पर्क भी किया है, लेकिन आज तक भी इसको ब्रोडगेज लाइन में परिवर्तन करने की कोई योजना नहीं बनाई गई है। मैं चाहता हूं कि आप इस पर भी विचार करें। इसी प्रकार से जबलपुर से सतपुड़ा एक्सप्रेस चलती है जो गोदिया तक जाती है। इस पर भी ब्रोडगेज का काम नहीं हुआ है। म चाहता हूं कि जब तक इसको ब्रोडगेज में नहीं बदला जाता है तब तक इस नेरो गेज सतपुड़ा एक्सप्रेस को आप गोदिया से चन्द्रपुर तक बढ़ाने की कोशिश कीजिये। तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां महाराष्ट्र में सेवाग्राम से बम्बई एक एक्सप्रेस गाड़ी छोड़ने की घोषणा हमारे पिछले रेल मंत्री श्री गनी खान चौधरी जी ने की थी जो सेवाग्राम से बम्बई को जाएगी। आप जानते हैं कि सेवाग्राम का अपना बड़ा महत्व है। बापू जी के सेवाग्राम से यह गाड़ी चलाने की घोषणा हमारे मंत्री जी ने की है। अगर मंत्री जी की घोषणा पर अमल नहीं होता है तो यह गलत है। म यह कहना चाहूंगा कि मंत्री जी के सेवाग्राम एक्सप्रेस का जो प्रोपोजल है उसको गोदिया से वर्धा तक और बलारपुर से वर्धा तक ट्रेनों से जोड़ा जाय। बलारपुर से इसको जोड़ने से आन्ध्र प्रदेश के तीन चार डिस्ट्रिक्ट इसमें आ जाएंगे और गोदिया से जोड़ने से मध्य प्रदेश के दो तीन जिले इससे कवर हो जाएंगे। इस प्रकार से आपको सेवाग्राम एक्सप्रेस को शुरू करने के लिए जल्दी से जल्दी काम शुरू करना चाहिए।

चौथी चीज जिसकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि वह यह है कि महाराष्ट्र में रेलवे डिपार्टमेंट की सेन्ट्रल रेलवे का चौला विद्युत केन्द्र कल्याण के नजदीक बम्बई से लगा हुआ है। यह थर्मल पावर स्टेशन है जिसक निर्माण सन् 1929 में जी० आई० पी० रेलवे द्वारा किया गया था। उसकी क्षमता 136 मेगावाट है। लेकिन वहां अब कम होते होते 30–35 मेगावाट रह गई है। महाराष्ट्र सरकार ने बार-बार यह कहा है कि रेलवे को इसका आधुनिकीकरण करना चाहिए और यहां पर नये संयंत्र लगाने चाहिए : सन् 1979–80 में और 1985 में इसके लिए बजट में भी प्रावधान किया गया था। लेकिन अब यह कहा जा रहा है कि इसको बन्द करना पड़ेगा। मैं यह कहना चाहता हूं कि आपका रेलवे विभाग 45 से 50 मेगावाट बिजली लेता है और यहां पर 30–35 मेगावाट बिजली उत्पन्न होती है। महाराष्ट्र सरकार ने आपसे कहा है कि अगर इस बिजली केन्द्र में 210 मेगावाट के नये संयंत्र लगा दिये जायें और इसके लिए केन्द्रीय सरकार या प्लानिंग कमीशन धन दे तो महाराष्ट्र सरकार इसको चलाने के लिए तयार है। मेरी आपसे विनती है कि सातवीं और आठवीं पंचवर्षीय योजना में सेन्ट्रल रेलवे को 90 से 130 मेगावाट बिजली की जरूरत होगी और बाकी बिजली महाराष्ट्र सरकार का विद्युत बोर्ड खरीदने के लिए तैयार है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप यहां पर 210 मेगावाट का संयंत्र लगाइये।

इसके साथ-साथ मैं आपसे यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि मद्रास से दिल्ली की ओर और दिल्ली से मद्रास की जो ट्रेनें चलती हैं उनमें अच्छे-अच्छे डिब्बे होते हैं और उनमें अच्छा से अच्छा सुविधाएं भी होती होंगी। लेकिन कलकत्ता से बम्बई की ओर जो ट्रेन चलती हैं, चाहे वह हावड़ा-बम्बई मेल हो, चाहे हावड़ा-बम्बई एक्सप्रेस हो, उनमें बाथ रूम्स गन्दे होते हैं, और गन्दी बोगियां लगाई जाती है। और महाराष्ट्र की जनता तथा जो बीच में मध्यप्रदेश जैसे दूसरे स्टेट आते है उनकी जनता कहती है कि हमारे लोक-प्रतिनिधि, हमारे एम० पी०, हमारे लोक सभा के सदस्य, हमारे राज्य सभा के सदस्य क्या करते हैं। साउथ को दिल्ली से चलने वाली

[श्री नरेश सी० पुगलिया]

बोगियां हैं वे अच्छी होती हैं लेकिन कलकत्ता से बम्बई चलने वाली गाड़ियों की जो बोगियां होती हैं वे गंदी क्यों की जाती हैं? मैं मंत्री महोदय से खासतौर से कहना चाहता हूं कि अगर महाराष्ट्र के बारे में आपके दिल में नाराजगी है या आपके डिपार्टमेंट के दिल में नाराजगी है तो उसको निकाल दें। आपके डिपार्टमेंट को सबसे ज्यादा रेवेन्यू महाराष्ट्र देता है। बम्बई के अन्दर जिस प्रकार आपकी लोकल ट्रेन की परिस्थिति है उसको अगर आप देखेंगे और अभी मेरे पूर्व वक्ता हमारे विश्वजित सिंह जी ने भी कहा है और मैं भी कहना चाहूंगा कि जिस बोगी की कैपेसिटी 80 है उसमें तीन सौ चार सौ लोग आते है। ऐसी हालत में आपको बम्बई के विषय में, वहां की लोकल ट्रेनों के विषय में सोचना होगा।

दूसरी बात मैं कहना चाहूंगा कि (समय की घंटी)...

मैं दो मिनट लूंगा। हमारे नागपुर के नजदीक कामठी में पन्नाई ओवर बनाने का प्रस्ताव था और श्री गनी खान चौधरी जी ने उसका उद्घाटन भी किया। लेकिन दो, ढाई साल में किसी प्रकार का कोई काम नहीं हुआ। मैं आशा करता हूं कि इस ओर भी आप ध्यान देंगे। मैं समझता हूं कि मंत्री महोदय मेरी बातों को ध्यान से सुन रहे होंगे। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि दिल्ली से मद्रास की ओर, साउथ की ओर जो ट्रेनें चलती है उसमें एक जयन्ती जनता एक्सप्रेस नाम की ट्रेन भी चलती है। वह चन्द्रपुर सिटी जो कि डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है, वहां पर उसका स्टापेज नहीं है। इसलिये मेरी मांग है कि वहां पर इसका स्टापेज बनाया जाय। चन्द्रपुर के लिये रेलवे के एक्सपेंशन के संबंध में जो फंड मंजूर हुआ है, इसके लिये जो बजट में प्राविजन किया गया है यह फंड दूसरी ओर प्राइवेट किया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि वह न करते हुए इसके लिये बजट में जो प्राविजन किया गया है उसके अनुसार स्टेशन के निर्माण का कम जल्दी से जल्दी शुरु किया जाय।

अब मैं कुछ कामगार भाइयों के बारे में कहना चाहूंगा। नागपुर डिवीजन में ऐसे कर्मचारी थे जिनकी मृत्यु हो चुकी है। क्लास थी और क्लास फार्थ के जो कर्मचारी थे उनके जो बच्चे हैं, पत्नी हैं उनको रेलवे विभाग में नौकरी देने का प्रावधान है। लेकिन ऐसे सैकड़ों लड़कों और औरतों के मामले पिछले साल से डिवीजन में पेंडिंग हैं। उसमें किसी प्रकार की हलचल नहीं है। उनकी बात को मद्देनजर रखते हुए उनका भी तेजी से निपटारा किया जाय। महोदय, जो जी० टी० एक्सप्रेस चलती है, दिल्ली से मद्रास की ओर, तो जब बल्लारशाह और नागपुर के बीच पैसेंजर चलती थी तो गाड़ी में ही रिजर्वेशन की व्यवस्था थी लेकिन पिछले एक महीने से हमारे डिवीजन कमर्शियल सुपरिटेन्डेन्ट ने यह योजना बंद कर दी है। उन्होंने कहा कि नागपुर के प्लेटफार्म में फर्स्ट कम फर्स्ट सर्व्ड क्यू में खड़े होने से रिजर्वेशन मिलेगा। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि बल्लारशाह, चन्द्रपुर और वर्धा के पैसेंजर क्यू में जाकर पहले कैसे खड़े हो सकते हैं। नागपुर से चढ़ने वाले पैसेंजर पहले वहां पर खड़े होंगे। इससे जो 150 किलोमीटर दूर से आने वाला व्यक्ति होगा उसको चांस नहीं मिलेगा। इस प्रकार के कोई निर्णय अगर कोई अधिकारी अपनी मर्जी से लेते है तो इस पर भी रेल मंत्रालय को सोचना पड़ेगा कि इसका जनता पर क्या असर पड़ेगा।

मंत्री महोदय से मैं कहना चाहता हूं कि आपने फूड पैकेट देने की रेलों में जो योजना बनाई हैं, खासकर गंदी थालियां जिनमें आज तक खाना खाना पड़ता था उसकी जगह पर अब सिल्वर पैकेट लाकर आपने अच्छा कदम उठाया है। आपने कई योजना रेलवे में सुधार की दृष्टि से शुरू की हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि उसको इम्प्लामेंट करने के लिय रेलवे डिपार्टमेंट और रेल मंत्री विचार करेंगे। इतना कहते हुए जो आपके रेल विभाग का अनुपूरक मांगें हैं उनका मैं समर्थन करता हुं और अपनी बात को समाप्त करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Shri T. R. Balu. Before you speak, I must request you to be brief because there is a statement by the Minister.

SHRI T. R. BALU (Tamil Nadu): At the outset, I share the feelings of the Members from Tamil Nadu expressed in both the Houses, with regard to commissions and step-motherly attitude of the Ministry of Railways. Every now and then, the Central Government is coming forward with fresh proposals to extract money from the public and exploit it by way of increasing tariff and fares. But at the same time, the Government is not at all delivering the goods to the masses properly or proportionately. Here, I am having a letter sent by the Modurai Ramnad Chamber of Commerce which says:

"The Government is aware that the Railways have allotted Rs. 7.2 crores for Karur-Dindigul-Madurai- Muniyachi-Tuticorin new Broad Gauge line for the year 1986-87. This amount is supposed to be utilised for the residual works between Tirunelveli-Milavittan Parallel line, a small amount for minor works between Dindigul and Madurai and the major portion of the funds to be used for the section between Karur and Dindigul. The earthwork construction of bridges etc. have been completed up to 80 per cent and Broad Gauge track has already been laid from Karur to Palayam.

It is reliably understood that permanent way materials particularly rail required for the section from Palayam to Dindigul will not be made available to this new line since they are being procured and supplied for the Railway Maintenance works on top priority. As such, the funds earmarked for permanent way materials to be procured for the section from Palayam to Dindigul can best be used to take up Dindigul-Madurai section immediately during the current financial year i.e. 1986-87 itself. If the ban is imposed for taking up Dindigul-Madurai "section, we are afraid that it may take very long time for the Project to be materialised up to Madurai leave alone up to Maniyachi to complete the entire Project from Karur to Tuticorin:"

Sir, this project has been sanctioned during 1982, when the foundation stone was laid. Six years have gone by. But nothing has materialised. In this context, I would request the hon. Minister to kindly remove the ban which has been imposed by the Railway Board, on the Madurai-Dindigul section immediately and see that the project is taken up and completed early.

I would like to point out another thing here. This is in regard to the MRTS, the Mass Rapid Transit System pertaining to Madras. It is proposed to connect Madras Beach and Luz in the first phase. But the work is going on at a snail's pace. This scheme is to be completed by 1990. But it is not getting enough and adequate funds and the work has been stopped by the Railway Board. The Budget has provided only Rs. 4 crores. But on the other hand, in the case of the Calcutta Scheme, they have provided Rs. 25 crores. Is it not a stepmotherly attitude? I, therefore, would request the Railway Minister to kindly look into this matter and see that the scheme is moved further.

Then, I would also request the hon. Minister to reintroduce this train service on the Mannargudi-Nidamangalam section. This is in Tanjore district. This was stopped ten years back. This was done on the ground that the revenue earned on this line was meagre. But now, after ten years, the population has increased and other resources have also improved. Therefore, I would request the hon. Minister to reintroduce the train service on this line early so that the railways will be able to earn more revenue.

I would also like to suggest the hon. Minister to introduce fibre glass to the carriages of the trains instead of stainless steel in the construction of lavatories and in the case of other parts where corrosion may occur. If we use fibre glasses, it will be economical and you will be able to reduce the rising cost in regard to construction of bogies.

[Shri T. R. Balu]

I would also request the hon. Minister to kindly introduce, and provide medical units in the G. T. Express Tamil Nadu Express and other super fast trains from Tamil Nadu for the benefit of passengers.

While concluding, I would like to point out that the Railway Ministry is rather using the department as a main weapon to introduce Hindi in Tamil Nadu and we strongly condemn this imperialistic attitude of the Government. I would like to caution that we will never allow Hindi in any manner or in any form, to enter into Tamil Nadu. Here, I would like to point out that when we entrain, we find that only Hindi words are used as instructions to the passengers. I request the Railway Minister to kindly introduce regional languages in the bogies and with that I conclude.

Thank you.

PAPERS LAID ON THE TABLE—*Contd.*

Notification of the Ministry of Finance (Department of Revenue) and Related Paper

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. M. JACOB): Sir on behalf of Shri B. K. Gadhvi, I beg to lay on the Table a copy (in English and Hindi) of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notification No. 453/86- Central Excises, dated the 20th November, 1986, amending Notification No. 223/86-Central Excises, dated the 3rd April, 1986, to restrict the excise duty exemption available to woven sacks of polymers of ethylen or propylene or a combination thereof only if such sacks are manufactured on flat knitting looms, together with an Explanatory Memorandum thereon.

STATEMENT BY MINISTER—RE: **objectionable Maps Distributed by the Pakistani Pavilion at India International Trade Fair 1986.** . .. .

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI K. NATWAR SINGH): Sir, Hon'ble Members are aware that the Pakistani pavilion at the 7th India International Trade Fair distributed a tourist guide and a brochure entitled "Pakistans Northern Areas" containing Maps which showed Jammu and Kashmir in an unacceptable manner.

As soon as this came to the notice of Government, the Minister in the Pakistan Embassy was summoned to the Ministry of External Affairs on 19 November, 1986 and a protest lodged. It was pointed out that the distribution of such objectionable material violated Indian law and was in contravention of accepted diplomatic practice. In conveying Government's displeasure over this incident, it was made clear to the Pakistani official that the objectionable material be immediately withdrawn.

The Ministry of External Affairs was assured that the maps had been withdrawn.

Instructions have also been issued to the concerned authorities to ensure that, if any effort is made again to distribute such material, action under the relevant provisions of the law is instituted.

SHRI MOSTAFA BIN QUASEM (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, it is a very serious matter involving a very important aspect of our national interest and I think it should be viewed in its right perspective by the Government of India. Sir, the map was contained not in a booklet published by some private agency or private publishing house in Pakistan, it was contained in the official tourist guide of the Government of Pakistan. I do not believe that it is an act of mistake on their part. It is a deliberate cartographical impertinance committed by the Pakistani authorities. It should be viewed like that. My information goes and it appeared in the press that this map, this objectionable map, came out in the tourist guide published in the 1985 edition of the tourist guide published by the Pakistan Tourism Development Corporation. May I know from the Minister